PLUS ULTRA

Del Puerto de Palos a Buenos Aires



Enrique F. Widmann - Miguel

En la portada: Monumento al *Plus Ultra*, en La Rábida (Huelva)

4ta. edición digital
IberInfo (Buenos Aires-Argentina)
Hecho el depósito legal a los fines de la Ley 11723



ENRIQUE F. WIDMANN-MIGUEL

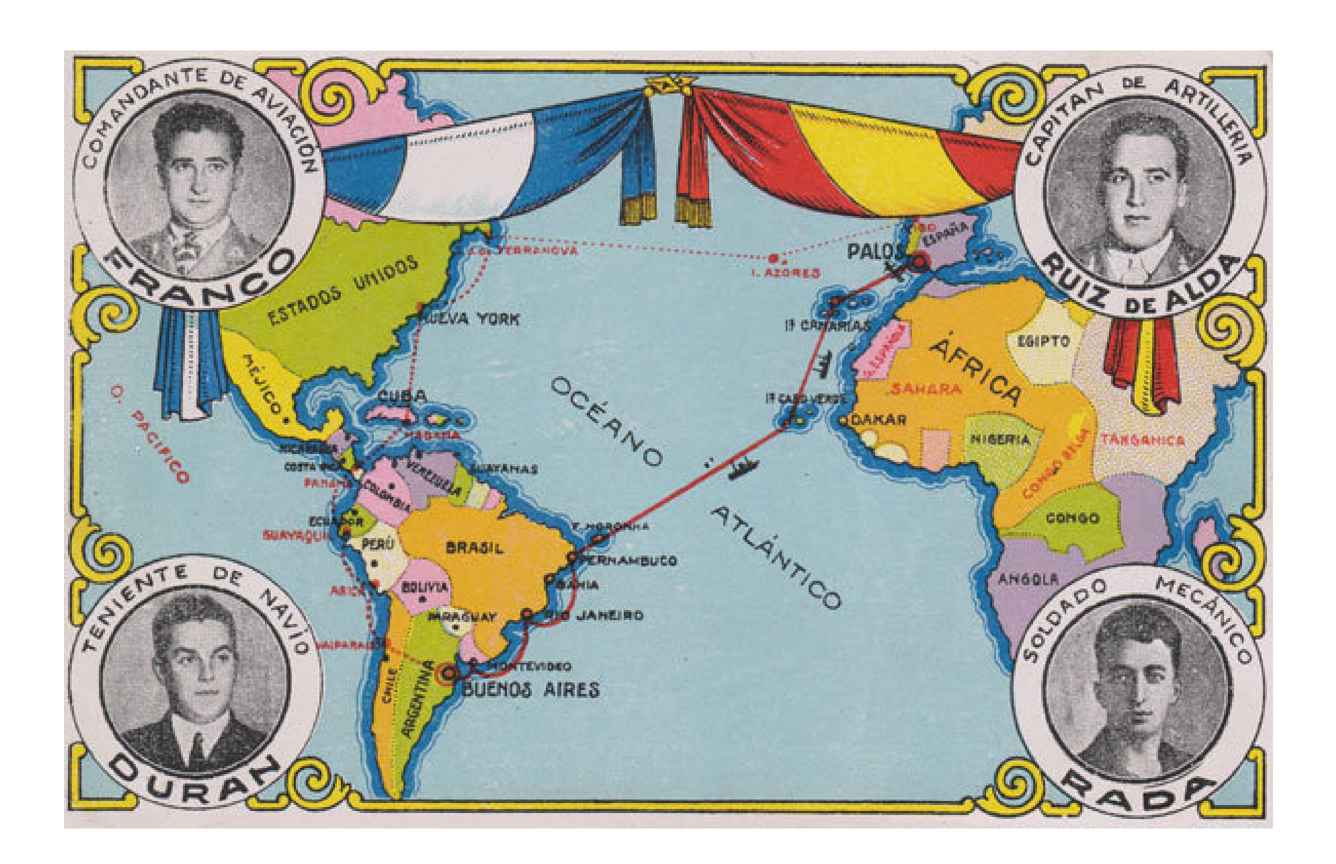
PLUS ULTRA

DEL PUERTO DE PALOS A BUENOS AIRES - 1926

ÍNDICE

La hazaña del *Plus Ultra*

El miércoles 10 de febrero de 1926, poco después del mediodía, a las 12.27, acuatizaba en aguas del Río de la Plata, en el puerto de Buenos Aires, el hidroavión *Dornier Wal*, *Plus Ultra*, de la Aeronáutica Militar Española, que había realizado la hazaña de unir en un vuelo transatlántico la onubense ciudad portuaria de Palos de la Frontera, con la capital argentina.



Desde el punto inicial del viaje también habían partido las carabelas de Cristóbal Colón, que llegaran a América en 1492.

Los 10.270 kilómetros fueron recorridos entonces por el comandante de Aviación don Ramón Franco Bahamonde (piloto y comandante de la aeronave, de El Ferrol, A Coruña); el capitán de Artillería Julio Ruiz de Alda y Miguélez (copiloto, de Estella, Navarra); el alférez de navío Juan Manuel Durán González (piloto de la Aeronáutica Naval, de Jerez de la Frontera, Cádiz) y el cabo mecánico Pablo Rada Ustarroz (mecánico de vuelo, de Caparroso, Navarra).

Llegaron a Palos de la Frontera el 21 de enero, a eso de las 18.00 horas.

Emulando los pasos de Colón previos al viaje del Descubrimiento, poco antes de la partida los tripulantes del *Plus Ultra*, en la madrugada del 22 oyeron misa en histórica Iglesia parroquial de San Jorge Mártir. El templo, repleto de fieles, fue especialmente iluminado, resaltando la capilla de la Virgen de los Milagros (Santa María de la Rábida).

Entre las personalidades asistentes se encontraban el infante D. Alfonso de Orleans y Borbón, segundo piloto español reconocido por la Federación Aeronáutica Internacional. Procedente de Sevilla, había llegado el conde de Halcón, trayendo un mensaje de saludo del Comité de la Exposición Iberoamericana para la Argentina y otro de la prensa sevillana para la de Buenos Aires.

También estaba presente el General Director de Aeronáutica D. Jorge Soriano quien, junto con el infante D. Alfonso y los aviadores, tomaron posiciones dentro de la capilla de la Virgen.

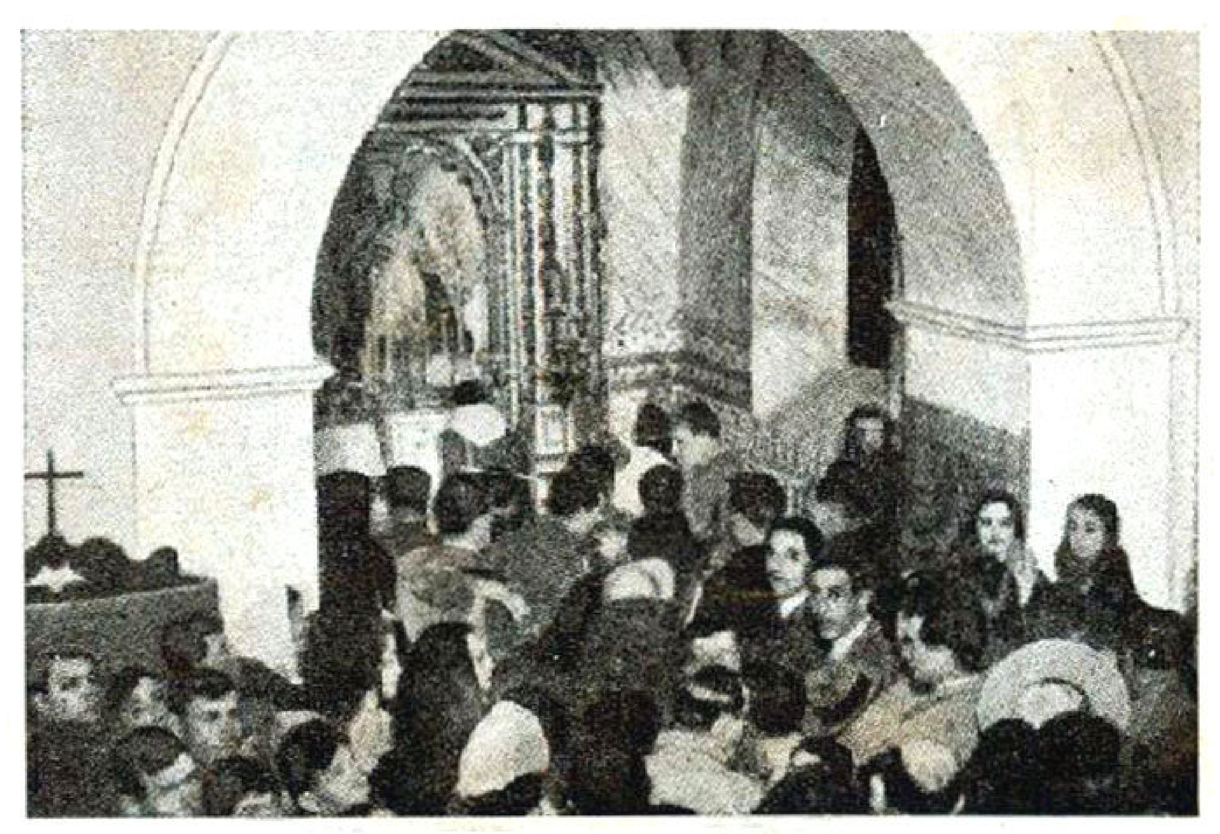
Ofició el padre Lorenzo, prior franciscano del convento de Loreto, con la misma ceremonia que cuando oyera misa Colón.



Palos de la Frontera: Iglesia de San Jorge

Terminada la ceremonia religiosa, el padre Lorenzo bendijo a los aviadores, imponiéndoles la medalla de la Virgen de Loreto, patrona de la aviación.

Luego, la comitiva abandonó la iglesia, yendo hacia el embarcadero, en un recorrido de dos kilómetros. Fuerzas de la Guardia Civil solo permitían el acceso a los muelles del personal oficial.



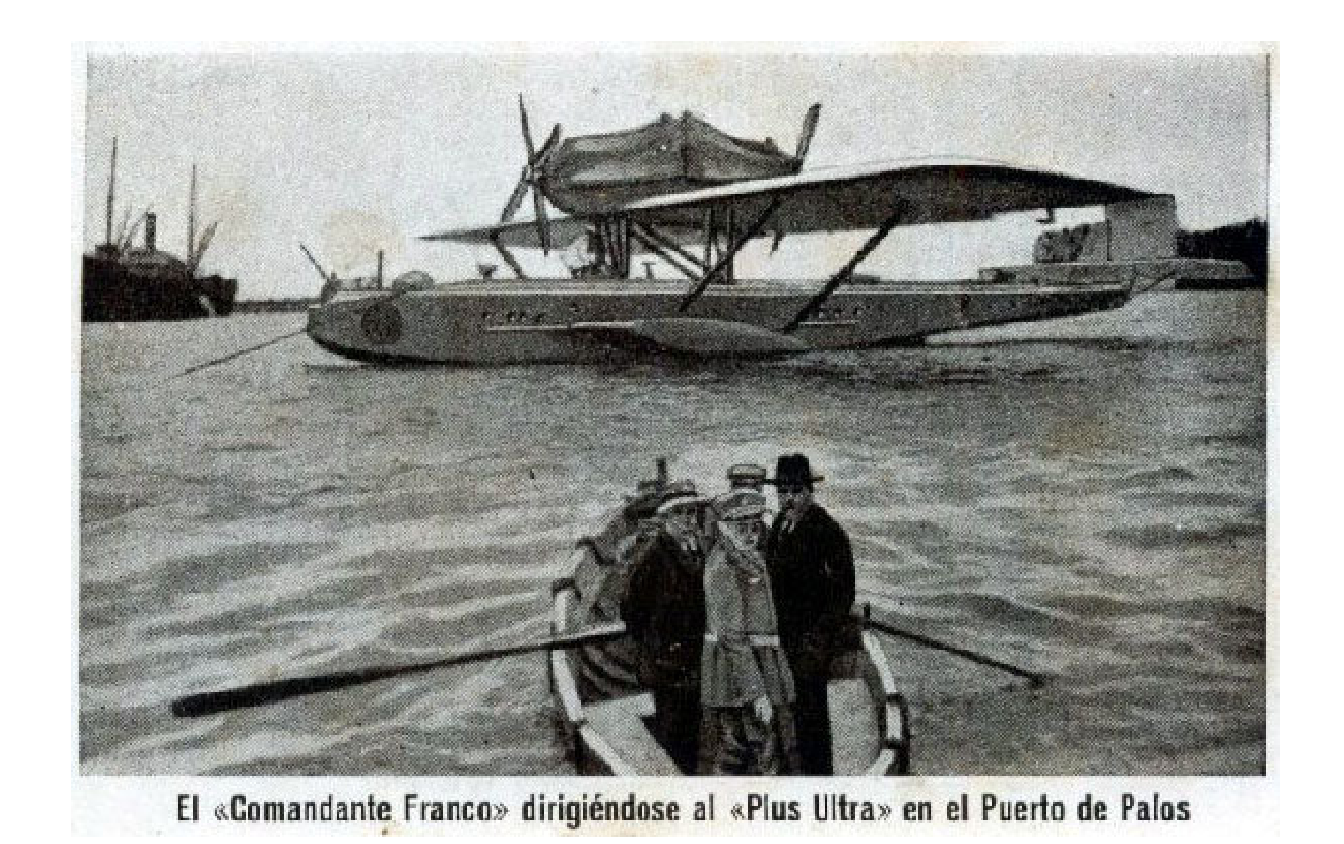
Los aviadores oyendo Misa

Abordaron un barco de Obras del puerto el general Soriano, el infante D. Alfonso de Orleans, el alcalde de Huelva y una comisión de Obras del puerto.

Primera etapa: viernes 22 de enero.

Palos de la Frontera (Cádiz) – Las Palmas de Gran Canaria

La travesía se inició en el Muelle de la Calzadilla, en aguas del río Tinto, frente a Palos de la Frontera (Huelva), el viernes 22 de enero de 1926 a las 07.55 horas cuando, tras una carrera de un minuto y veintitrés segundos, despegara el *Dornier Wal*, con 3.000 kilogramos de carga, en su primera etapa que concluiría en Las Palmas de Gran Canaria, tras 1.300 kms. de vuelo.


El «Comandante Franco» dirigiéndose al «Plus Ultra» en el Puerto de Palos

Radio Madrid (EAJ-7) transmitió en directo el despegue del *Plus Ultra*, al iniciar su histórico vuelo sobre el Atlántico.



El hidroavión «Plus Ultra»

Al despegar, con las campanas de Palos de la Frontera y de Huelva echadas a vuelo, Franco sobrevoló a poca altura siguiendo el curso del canal de Domingo Rubio, para seguir –como lo hicieran las carabelas de Colón- el Rio Tinto hasta su confluencia con el Odiel. Allí, en la Punta del Sebo, frente al Monasterio de La Rábida, hizo un viraje inclinado sobre el monumento a Colón, despidiéndose del pueblo de Huelva, unas 6.000 personas que se habían concentrado en ese lugar.

A las 08.03 hs. cruzaba el Odiel, pasando sobre la isla Saltés, poniendo rumbo a Las Palmas.

Durante los primeros 40 minutos de vuelo fueron acompañados por el *Dornier W-1*, viejo compañero del *Plus Ultra*, que no consiguió autorización del mando para escoltarlos hasta Canarias, como era la

voluntad de su tripulación, debiendo retornar a Melilla tras esa breve escolta de despedida.

En la primera hora la altura del vuelo fue de 100 metros, hasta que a las 08.51 hs. encontraron el cielo cubiertote nubes bajas, acompañadas de fuertes remolinos, el horizonte cerrado y grandes chubascos a proa.

Para evitarlos, Franco ascendió, en espiral, hasta quedar por encima de las nubes, a 1.200 metros sobre el nivel del mar. Aún así, las crestas seguían cerrando el paso, subiendo a 1.500 metros, quedando por arriba con un cielo limpio y las nubes por debajo.

A eso del mediodía, el goniómetro comenzó a recibir las señales de Las Palmas y Tenerife, confirmando que estaban sobre la ruta.

En la tarde, a eso de las 14.45 hs., las fuertes señales del goniómetro se tuvieron confirmación visual, al verse la parte alta de la isla, a unas 10 millas, por proa. Después de un vuelo sobre la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, el hidroavión amerizaba a las 15.03 hs. en el Puerto de la Luz, ante una multitud reunida en los muelles, aclamando a los tripulantes. Fondearon en la dársena interior del Club Náutico.

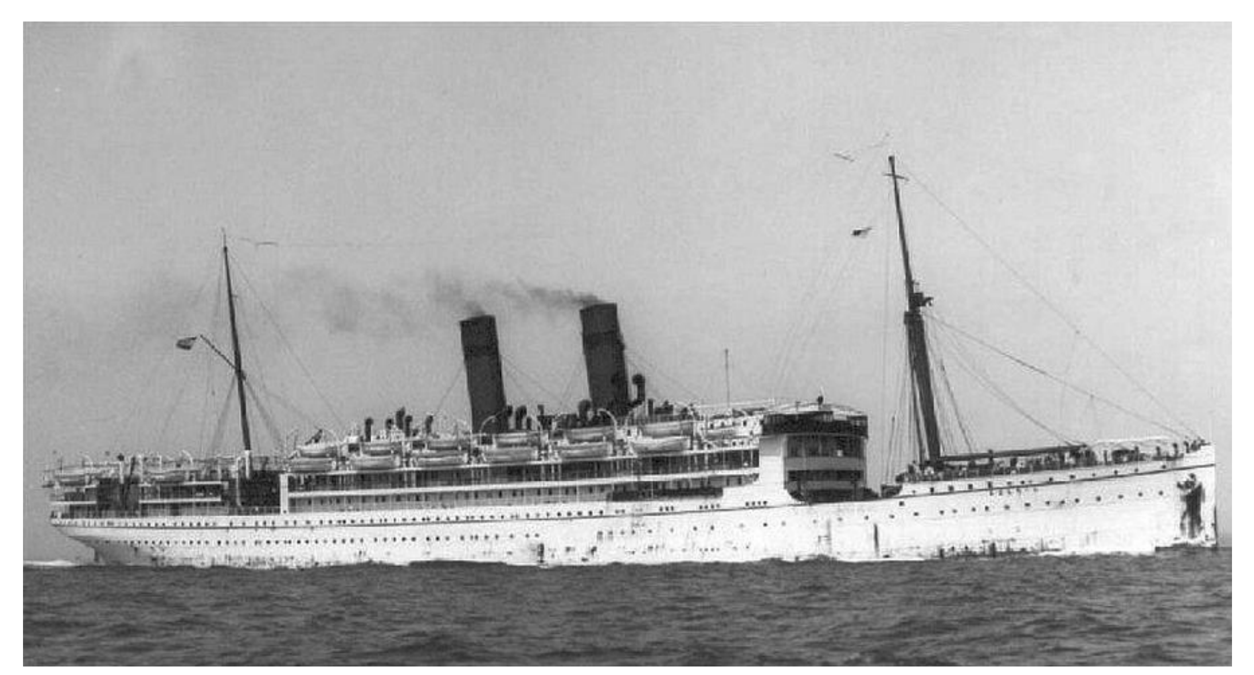
Almorzaron en el Club de Regatas, rodeados de amigos y admiradores, pese a que habían solicitado expresamente que no se les hicieran agasajos, con el fin de descansar para la nueva jornada que pensaban efectuar al día siguiente. No pudo ser, ya que no se llegó a completar la carga ni tampoco se pudieron inspeccionar detenidamente los motores; además, se hicieron algunas reparaciones, decidiendo suspender la salida para el domingo 24.

Debiendo pasar un día más en Las Palmas, hizo obligatorio aceptar los agasajos de la población.

El Comandante Franco a bordo del Plus Ultra en Las Palmas

Al amanecer del día 24 la salida se hizo imposible, por el fuerte viento que impedía despegar y la fuerte marejada. En una embarcación fueron hasta la bahía de Gando, más protegida del mar del nordeste, con

el fin de comprobar si era posible salir desde allí. Viendo que sería más fácil despegar desde allí y, como no era posible llevar al *Plus Ultra* a remolque, por el estado del mar, le quitaron peso, descargando una tonelada y media de combustible (dejando un volumen igual), mas unos 400 kilos de carga no necesarios para el vuelo, que se embarcaron para Buenos Aires en el vapor holandés *Gelria*, de la N V Koninklijke Hollandsche Lloyd; llevando el *Plus Ultra* a la bahía de Gando en un vuelo de 20 minutos.

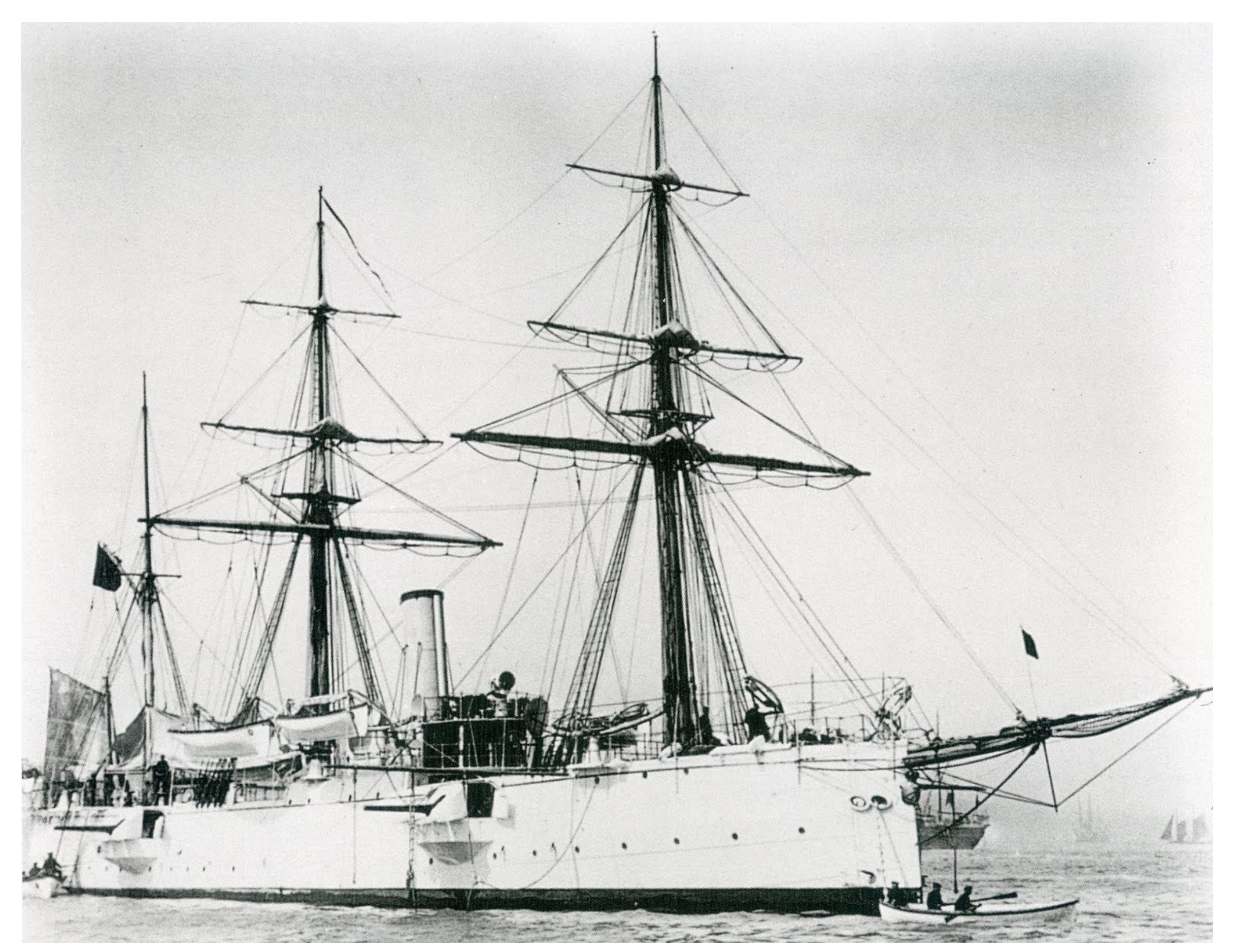


Vapor holandés *Gelria*

En el cañonero *Infanta Isabel* se cargó y se llevó a dicha bahía el combustible para el hidroavión; sirviendo, además, de hotel flotante la noche del 25 al 26 para los tripulantes del *Plus Ultra*.

En Las Palmas quedó el fotógrafo de "*Cuatro Vientos*" y representante de "*La Nación*" de Buenos Aires, don Leopoldo Alonso,

que filmara el inicio del viaje, acompañando a la tripulación hasta el archipiélago canario.



El *Infanta Isabel*

Al amanecer del martes 26, el estado del mar había mejorado. Telegramas recibidos de Cabo Verde informaban que el a1isio del nordeste había disminuido de fuerza, alcanzando la normal para la época. El mar en Porto Praia estaba mejor y la visibilidad en Gando era buena.





El «Plus Ultra» saliendo del Puerto de Las Palmas

Segunda Etapa: martes 26 de enero. Las Palmas de Gran Canaria – Porto Praia (isla de São Thiago, Cabo Verde)

A las 07.30 hs. del 26 de enero, con una carga de 2.900 kilos, se intentó el despegue. Habiendo recorrido unos 800 metros en el espacio disponible, no se alcanzó la velocidad suficiente para el vuelo. Pararon los motores y tomaron más distancia, separados de la península de Gando, con proa a la costa inician una carrera que, al llegar a los 110 kilómetros por hora, a unos 100 metros de la costa, el avión se levantó rápidamente, siendo las 07.35 hs.



El *Plus Ultra* despega en la bahía de Gando

Al llegar a Punta Más Palomas se puso rumbo hacia el extremo norte de la isla de la Sal (archipiélago de Cabo Verde), algo a occidente de la ruta. El objeto era encontrar la isla de São Thiago, si tuvieran una desviación a la izquierda; porque si se pusiera rumbo a la isla de São Thiago (la mas oriental del archipiélago), un pequeño error de desviación a la izquierda, llevaría a la situación de peligro de no encontrarla y quedar en el medio del Océano sin combustible.

Durante las tres primeras horas, recibieron muy bien las señales de radiotelegrafía de Las Palmas y Tenerife, situando en la carta puntos cada media hora, quedando todos ellos en la ruta.

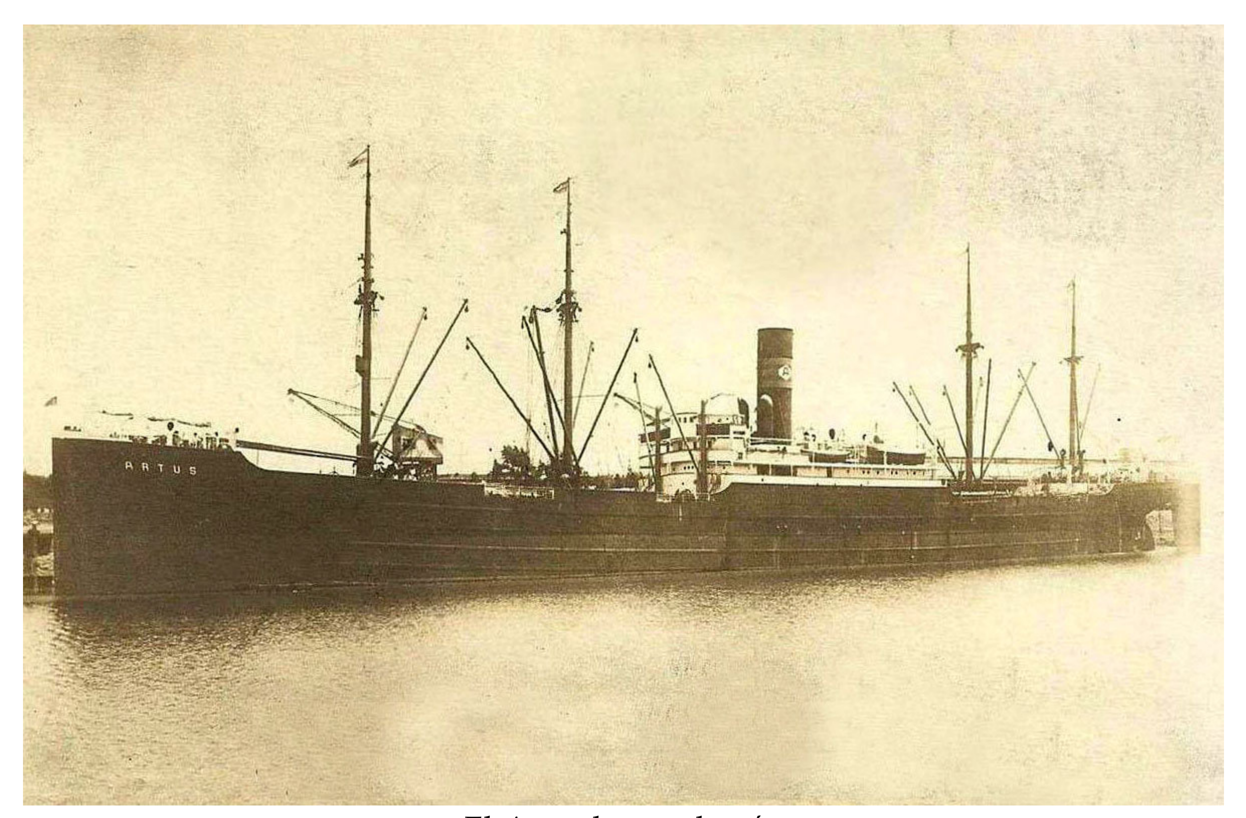
A las 09.10 hs. se cruzaron con el transatlántico español *San Carlos*, desde el que, por comunicación radio telegráfica se envió un afectuoso saludo, dando su situación, que resultó concordante con la del vuelo.

A las 10.00 hs. se recibieron llamadas de Port Étienne (actual Nouadhibou, Mauritania), transmitiendo un telegrama del gobernador y de los españoles de Villa Cisneros (ahora Dakhla, Sahara Occidental, bajo control de Marruecos), saludando y alentando en la empresa.

Después, Alda le comunicó a Franco que el goniómetro marcaba dos barcos por la proa. Uno apareció en la ruta a los 35 minutos de vuelo y el otro después de hora y media.

A las doce cuarenta y cuatro se tomó la meridiana, que dio la latitud y la distancia recorrida sobre la ruta casi de norte a sur. El goniómetro indicó que estaban a la altura de Port Ettienne.

A las 13 hs. reciben señales del *Artus*, un barco alemán de cargas y pasajeros, de la *AG Hugo Stinnes und Seeschiffahrt und Handel* que, haciendo la ruta Hamburgo, La Coruña, Villagarcía de Arosa, Vigo, Leixões (municipio de Matosinhos, Portugal), Lisboa, Madeira, Río de Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires los acompañará hasta la capital argentina, prestándoles grandes servicios. El primero fue transmitir las noticias y situación a Porto Praia y São Vicente, quedando en escucha y en comunicación.



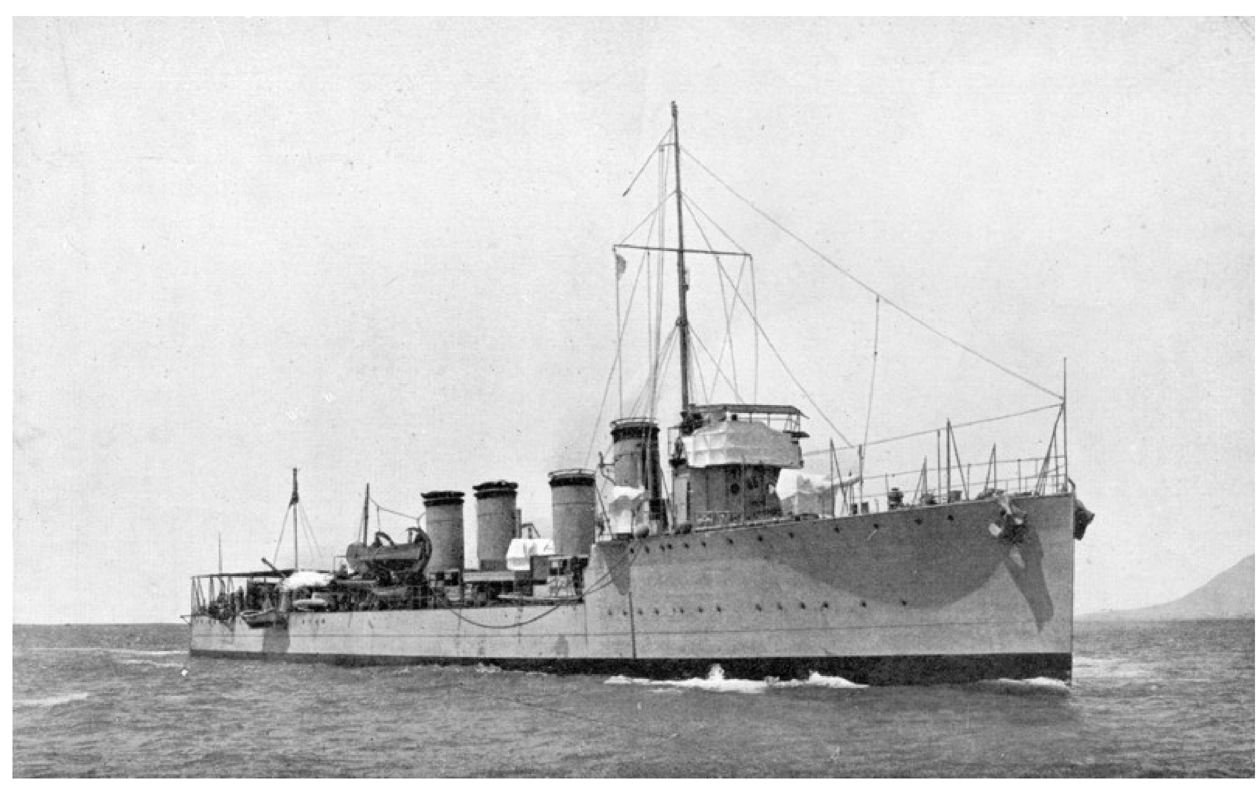
El *Artus*, barco alemán

Siguiendo el rumbo, pasaron por la isla de Boa Vista y después por la de Maio, semidesértica en la que solo vieron algunas chozas blancas,

en una playa del sudoeste. Tras pasar esta isla el goniómetro dejó de marcar mínimo, indicando que estaban muy cerca de Porto Praia.

Franco divisó la isla de São Tiago y, apartándose un poco de ella para evitar los fuertes remolinos que producía el viento, fue rodeándola hacia el sur para recalar en Porto Praia, en dicha isla (capital del entonces portugués archipiélago de Cabo Verde).

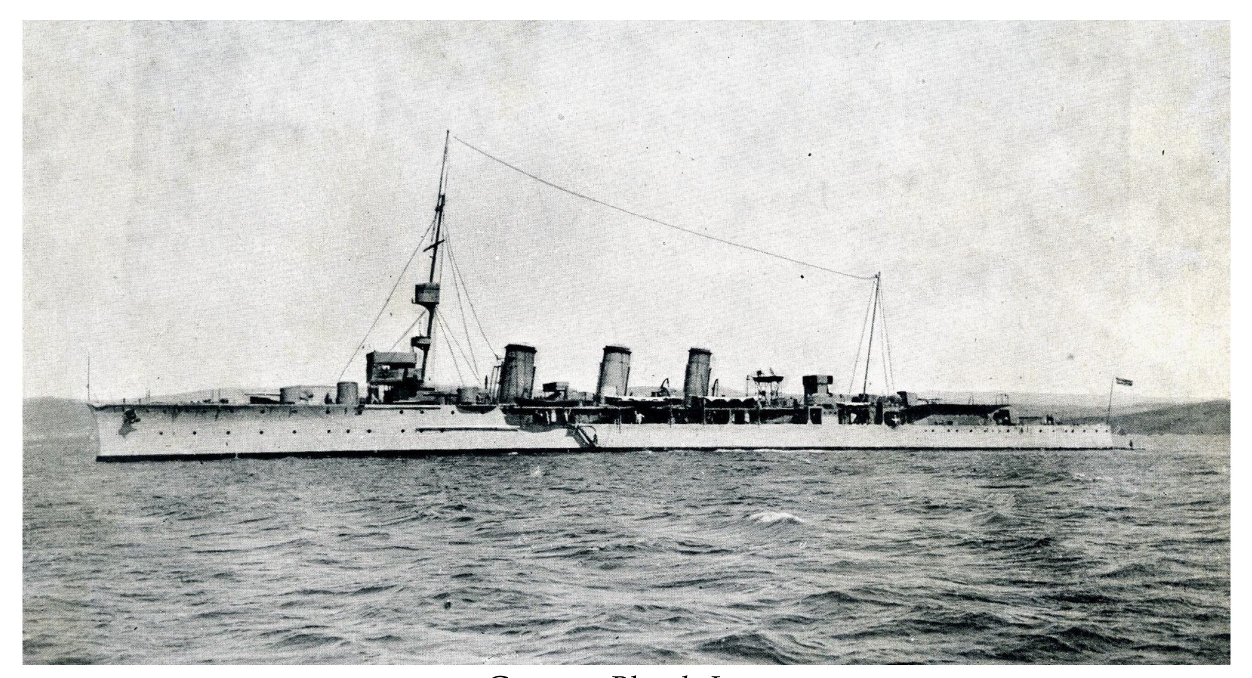
Poco después apareció la rada de Porto Praia, viendo algunas banderas españolas. Eran las del destructor *Alsedo (D-01)* y el crucero *Blas de Lezo* y las de sus lanchas. Franco se encontró con un amerizaje muy difícil, pues la mar, que traía el fuerte alisio, rebosaba de la punta oriental de la bahía y entraba dentro, formando fuertes remolinos. A pesar de ello, Franco acuatizó en forma magistral.



Destructor *Alsedo (D-01)*

Arribaron a las 17.25 hs. del 26 de enero, luego de 9.50 horas de vuelo, tras cubrir el trayecto de 1.745 kms., a una velocidad horaria de 178 kms.

Navegaron hasta la boya asignada para el amarre, luchando contra el viento y el mar. Luego, en una lancha del *Blas de Lezo* se dirigieron a este barco, recibiendo los saludos del gobernador del archipiélago y de los oficiales de las naves españolas. El gobernador les dio espléndida hospitalidad en su palacio, colmándoles de atenciones, haciéndoles conocer la isla mediante excursiones que organizara.



Crucero *Blas de Lezo*

El *Plus Ultra* era el segundo avión que llegara al archipiélago portugués de Cabo Verde. El primero había sido el *Lusitania*, tripulado por Artur de Sacadura Freire Cabral y Carlos Viegas Gago Coutinho, en el vuelo realizado entre el 30 de marzo y el 17 de junio de 1922, en el

contexto de las conmemoraciones del Primer Centenario de la independencia de Brasil, uniendo Lisboa con Río de Janeiro; aunque, por circunstancias adversas debieron cambiar de máquinas, utilizando tres hidroaviones Fairey distintos (*Lusitania*, *Pátria* y *Santa Cruz*).

En Praia el comandante Franco Bahamonde decidió reducir el peso del avión al máximo, quitando cerca de 400 kilogramos, con el fin de reducir riesgos ante el extenso tramo a cubrir sobre el Océano Atlántico.

Todo ello va al *Alsedo,* que debe salir la noche del miércoles 27 para la isla de Fernando Noronha, donde ha de esperar el paso del *Plus Ultra* o, si ya hubieran pasado, seguir a Recife (Pernambuco), donde esperarían los navegantes aéreos.

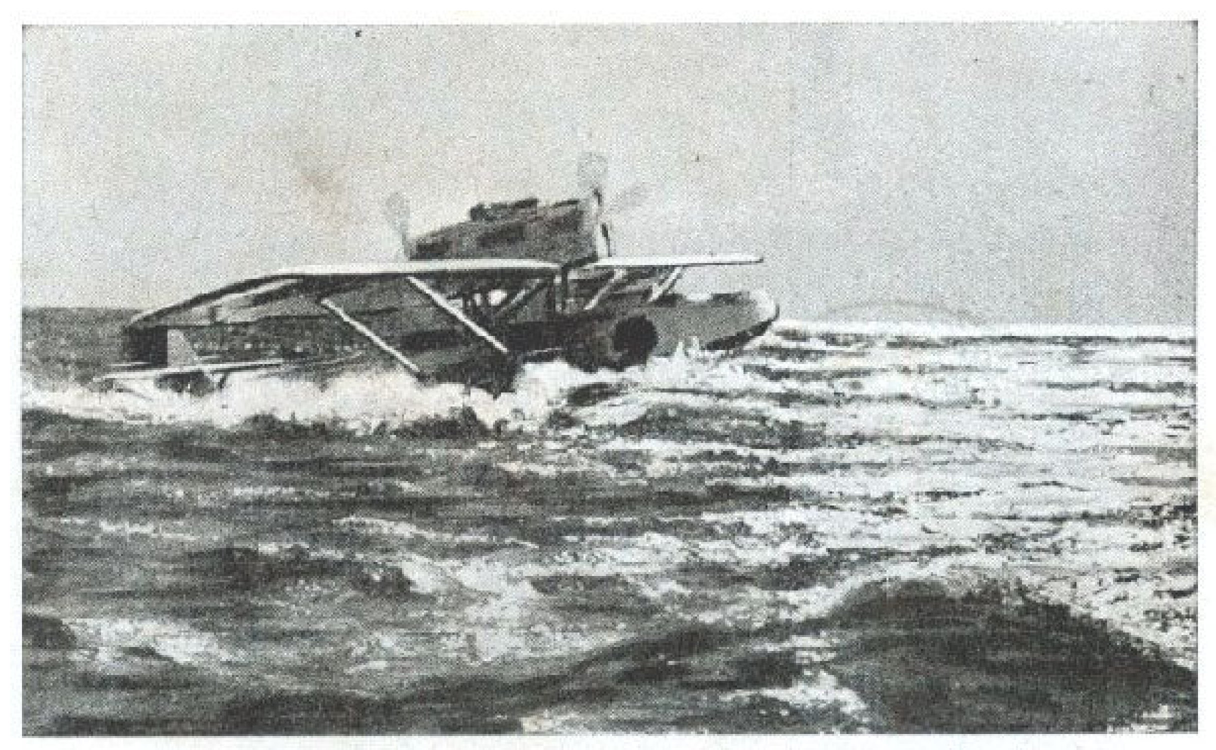
En el *Alsedo* también embarca Durán que, con su equipaje, representa muchos kilos de peso.

En Porto Praia se cambia una hélice, completando la carga de combustible del avión con 3.940 litros de gasolina y benzol, 240 litros de aceite Castrol y 105 litros de agua de refrigeración. El botiquín indispensable, reducido equipaje y tres tripulantes: Rada, Alda y Franco, algunas herramientas, un pequeño repuesto de motor, las instalaciones radiotelegráficas, elementos de navegación y de señales. Así logran reducir la carga a 3.625 kilos.

Era motivo de preocupación la falta de mar llana para la salida, en la que se debían recorrer cerca de dos kilómetros de mar, para poder despegar con dicha carga. Hay que tener en cuenta que la carga máxima

autorizada por la empresa constructora de la aeronave era de 2.000 kilogramos, con un coeficiente de seguridad de 5, que bajaba así a 1,5.

El día 29 por la tarde se despidieron del gobernador y embarcaron en el *Blas de Lezo,* pensando acostarse a las 21.00 hs. y levantarse a medianoche para la maniobra de remolcar el *Plus Ultra.*



El avión «Plus Ultra» a la salida de Porto Praia

Así se hizo y en la mañana del 30 de enero, temprano, a partir de las 05.58 hora local, se hicieron dos intentos infructuosos de despegue; decidiendo hacer un último intento en la misma mañana y, si el resultado fuera el de los dos anteriores, dejar la salida para la tarde, aún teniendo que volar toda la noche, recorriendo 2.305 kms. sobre el Atlántico, rumbo a la isla brasileña de Fernando de Noronha.

Tercera etapa: sábado 30 de enero. Porto Praia (isla de São Thiago, Cabo Verde) – Fernando de Noronha (Pernambuco – Brasil)

A las 06.10 de la mañana se hizo el tercer intento de salida y, al cabo de una carrera de 1 minuto y 40 segundos, el aparato despegó.

Franco hizo un viraje contra tierra, comenzado a poner a rumbo la máquina. Al lograrlo, se siente salvada la parte más difícil de la etapa, lanzando la tripulación tres *hurras* formidables, ya con la seguridad de alcanzar tierra americana.

El radiogoniómetro, usado por primera vez en un vuelo de estas características, hizo posible mantener la ruta correcta de la aeronave en esta etapa, la mas larga del recorrido.

La Armada Española dispuso que los destructores *Blas de Lezo* y *Alsedo,* que cumplían funciones de buques-escolta, tomaran posiciones en la ruta prevista y en las posiciones acordadas, con el objetivo de prestar auxilio a la tripulación del *Plus Ultra*, si fuera necesario.

Durante las tres primeras horas, se recibieron las señalas del *Blas de Lezo.* Las de Porto Praia solo fueron recibidas durante la primera hora de vuelo. Con dichas señales se pudo comprobar la ruta hasta las 09.30 de la mañana. Desde esa hora, hasta las 14, no escucharon ninguna estación; no porque la radio funcionara mal, sino porque no había ningún barco en la ruta. Sólo se divisó uno a las 07.30, pasando por sobre él.

A las 13.00, Franco tomó su único descanso, de diez minutos, tomando Alda el volante descansando, de paso, de los auriculares y de la molesta postura de operación de la radio.

A las 14.00, la radio empezó a dar señales oyéndose en dirección de la proa dos estaciones de barcos. A las 14.20 estaban cruzando el paralelo de 3, donde debía comenzar la zona de calmas en esa época; pero el alisio seguía, la calma del mar no se veía por ningún y la visibilidad era

cada vez peor. Empezaron a caer chubascos, teniendo que dar rodeos para evitarlos. Hubo uno tan cerrado, que no hubo más remedio que pasar bajo él y estar doce minutos aguantando el aguacero.

A las 14.30, el radiogoniómetro indicó que cruzaba un barco por babor, muy cerca, pero no se pudo ver.



En medio del océano Atlántico

A esa hora se establecieron comunicaciones con dos barcos, el *Artus*, alemán y con otra nave británica.

A las 14.52 pasaban por encima del *Artus*, que les dio su posición, pudiendo corregir la derrota.

Suponían estar ya cerca del *Alsedo,* pero no se oía, como tampoco oían a Fernando de Noronha ni a Recife (Pernambuco).

Archipiélago de São Pedro y São Paulo

Hacia las 15.45 debían pasar por la latitud de los Penedos, dejándolos a babor, a una distancia aproximada de 70 millas marinas.



Archipiélago de São Pedro y São Paulo

Los Penedos de São Pedro y São Paulo (Archipiélago de São Pedro y São Paulo) es un conjunto de islas rocosas y pedregosas que siguen la dirección NNE.-SSW, con 0,3 millas de extensión y la parte más alta a 17 metros sobre el mar; situado en la parte central del océano Atlántico ecuatorial, perteneciente al estado brasileño de Pernambuco. Dista 627 kilómetros del archipiélago de Fernando de Noronha, 986 kilómetros del punto más cercano del continente americano y 987 kms. de Natal, en el estado de Rio Grande do Norte.

Multitud de pájaros las cubren y las señalan, pudiendo verse a 20 millas de distancia pareciendo, a veces, buques de velan. En este pequeño archipiélago de rocas escarpadas perdidas en el Océano, tomaron agua los aviadores portugueses del Lusitania, Sacadura Cabral y Gago Coutinho, en 1922.

A las 16.00 comenzaron a oírse las señales de la estación de radio de Recife (Pernambuco), de la que estaban a 900 kilómetros de distancia de ella. Las señales se hicieron muy claras al pasar la línea ecuatorial, dando el radiogoniómetro una completa seguridad en la recalada. Hacia esa hora pusieron un telegrama anunciando a Fernando de Noronha, por intermedio del *Artus,* que si podían llegar con día, amerizarían en ella, y si no, pasarían la noche en el mar; dándoles tranquilidad que tenían gasolina suficiente para llegar a la costa del Brasil.

El paso del Ecuador se efectuó a las 16.25, siendo la primera vez que le atravesaban los tres tripulantes del *Plus Ultra,* festejándolo con una: copa de coñac, que distribuyó Alda dando la buena nueva.

A las 16.45 se oyó la estación de Fernando de Noronha, que tenía sonido de gramófono malo.

A partir de esa hora el cielo, aunque chubascoso, abrió calle, siguiendo el vuelo por una gran avenida de nubes.

A las 18.35 Franco divisó la isla de Fernando de Noronha, que aparecía a proa a más de 60 millas, empezando una carrera con el sol que se ponía, para ver quién llegaba antes a la isla. Con los motores a todo régimen y a velocidad de 200 kilómetros, el sol se puso poco después y

Franco tomó agua, hacia las 18.50 hs. cerca de un barco, que debía dar la noticia y era una garantía de ayuda en caso de necesitarla. El acuatizaje, difícil, se hizo con mar fuerte del NE. y viento del SE., a unas 25 millas al NE. de Fernando de Noronha.



Fernando de Noronha

El barco cambió de rumbo dirigiéndose hacia el hidroavión, desde donde se le hicieron señales de despedida, poniendo proa al extremo SW. de la isla, hacia donde se dirigieron, mientras el buque recuperaba el rumbo original.

Las autoridades brasileñas de Fernando de Noronha habían dispuesto mantener, además del faro en forma permanente, el fuego de

hogueras, para facilitar la orientación de los aviadores españoles durante la noche.


Fernando de Noronha

Rápidamente obscureció, no teniendo más señal para dirigirse a Fernando de Noronha que las marcaciones de la brújula y los destellos del faro de la isla, oculto casi siempre por las grandes olas en que navegaban.

El cielo, cubierto de nubarrones, hacia imposible guiarse por las estrellas.

La velocidad que estarían desarrollando, según el número de vueltas de los motores, debía ser de diez a doce millas por hora.

A Franco, el vuelo no lo había cansado; pero la navegación envuelto en agua, en la que tenía que desarrollar toda su habilidad para evitar que el avión sufriera duros encontronazos con el mar y mover los mandos de dirección continuamente, lo cansó más que todo lo anterior.

Además, la jornada había empezado en Porto Praia a las doce de la noche del día anterior, durante el remolque, en el que todos tuvieron que trabajar para evitar los rudos tirones de los cabos y que el avión fuera zigzagueando.

Podían haber pernoctado en el mar, pero Franco prefirió seguir hacia Fernando de Noronha para telegrafiar y descansar más cómodamente; poniendo –además- el avión a cubierto de balanceos y del viento, quitando preocupaciones por el estado del mar.

A las 20.10 llegaban a la altura del extremo occidental de la isla y, con mayor protección contra el viento, se dirigieron hacia el puerto de São Antonio, cuyas luces veían desde el mar.

La luna ya había salido, y rasgando los nubarrones y las tinieblas, alumbraba bastante. Se veía el contorno de la isla, los salientes y la mar rompiendo en los arrecifes.

Alda hizo varios disparos con la pistola de señales para que enviaran la embarcación con elementos de anclaje y, desde una de las playas, con una linterna eléctrica, se comunicaron con alfabeto Morse diciendo que no se acercaran a aquella parte, porque había rompientes peligrosas.



Fernando de Noronha: puerto de São Antonio (actual)

En dirección del puerto de São Antonio vieron una luz, que debía estar sobre el mar. Llegaron a ella y estaba sobre unos maderos situados en la parte más resguardada del mar, atados a un grueso cabo. Detuvieron los motores, hicieron fuerza tirando de los maderos los tres a la vez, no pudiendo arrancarlos del fondo. Ya con seguridad, amarraron a él.

Eran las 20.55 del 30 de enero cuando terminaron la maniobra, quedando a la espera que se presentara alguna embarcación.

La distancia recorrida hasta el momento de tomar agua fue de 2.260 kilómetros y la velocidad horaria media de 181 kilómetros hora.

Los 45 kilómetros que faltaron para llegar en vuelo a Fernando de Noronha los hubieran hecho en menos de quince minutos.

Luego unos veinte minutos llegó al costado de la aeronave una embarcación de remos en la venían varios indígenas y otro individuo de mejor aspecto, que subió al hidroavión cuando estaban comiendo las provisiones que llevaban para el vuelo. Le ofrecieron compartir y no aceptó. Dijo ser el secretario del gobernador. Después de conversar un rato, tras haber manifestado que no iban a pasar la noche en la aeronave, pasaron a la embarcación, dirigiéndose hacia el desembarcadero de São Antonio, donde la playa levantaba la ola, que rompía a gran altura, les exponía a naufragar.

Después de varios intentos de desembarco, decidieron volver al hidroavión, donde no les resultó fácil encontrar tres lugares para acostarse. Incómodos, pasaron la noche mientras llovía en intensos chubascos ecuatoriales.

Todos los papeles relativos a la derrota y a las observaciones, quedaron casi desechos con la mojadura. No fue posible hacer llegar a tierra los telegramas que querían poner, suponiendo que desde la isla ya se habría transmitido la noticia de la llegada.

Durante las dos horas largas de navegación sobre el mar habían gastado 360 litros de gasolina, necesitando reponerla para llegar a Recife (Pernambuco).

Al amanecer del 31 de enero, llegó el *Alsedo,* fondeando en las cercanías y pasaron a él para el aseo y tomar algún refrigerio.

Mientras tanto el bote, cuya tripulación había pasado la noche dedicada a la pesca, aprovechando que el mar había calmado un poco, pudo arrimarse a la playa.

Poco después llegaban en él al *Alsedo* el gobernador de la isla *y* personal del cable y de la radio. Les comunicaron que eran esperados en la isla con las casas engalanadas y agasajos. Se disculparon por no pisar tierra, dedicándose a revisar los motores, la aeronave en general y a cargar 600 litros de esencia para volar a Recife (Pernambuco) con margen de seguridad.

Comprobaron el buen estado de hélices y mandos, e igualmente el resto del hidroavión.

Recogieron equipajes, herramientas y repuestos del avión.

Durán volvió a integrar la tripulación; recibiendo del *Alsedo los* partes meteorológicos transmitidos desde Recife (Pernambuco).

Hicieron la primera comida del día con el comandante, capitán de fragata don José María Gámez Fossi y todos los oficiales del *Alsedo*,

El comandante Gámez no se movió de la cabina de radiotelegrafía durante el vuelo del *Plus Ultra*, a la espera de noticias y preguntando a todos los barcos que encontraba en ruta.

Comentó que habían realizado algo desconocido hasta la fecha, que era haber logrado que en el Atlántico se hiciera el silencio más absoluto el día de la travesía. Así ocurrió debido a que habían manifestado que cada hora de vuelo darían noticias. Desde el *Alsedo* iban continuamente a la escucha y cuando encontraban cualquier barco mercante haciendo uso

de la radio, le rogaban que se callara para atender a la del avión. Estos mismos barcos, a la vez, se interesaban por recibir noticias del vuelo y seguían el mismo procedimiento, solicitando silencio a cuantas estaciones radio encontraban a su alcance.

Cuarta etapa: domingo 31 de enero.

Fernando de Noronha – Recife (Pernambuco)

Poco después, el 31 de enero, volvían a despegar, hacia las 13.07 hs., saliendo con mayor peso del que aconsejaba el estado del mar. Sabiendo que aunque el *Plus Ultra* llevaba cerca de dos toneladas de peso, antes –en Porto Praia- había despegado poco menos de cuatro.

Tras despegar en Fernando de Noronha se oían perfectamente las señales de radio de Recife (Pernambuco) y hacia ellas se dirigieron, procurando tomarlas dos grados a babor para recalar en la costa al norte de la ciudad.

El fuerte viento de costado produce una deriva que, medida con el derivómetro y las bombas de humo, resulta de 8 °, comprobada con las tablas que lleva Franco. Se corrige el rumbo, sin comprobar variación del viento.

Llevando algo más de dos hors de vuelo, faltando una mas para llegar a Recife (Pernambuco), una gran trepidación en el avión indica la rotura de una de las hélices.

La altura del vuelo es, en ese momento, de 150 metros.

Franco corta los motores rápidamente, para ver cuál es la hélice rota. Comprobando que es la trasera, embala por completo el motor delantero y detiene la marcha del trasero.

Alda recoge la antena de la radio, que cuelga por debajo del avión 60 metros, para evitar perderla en caso de acuatizaje.

La altura de vuelo disminuye poco a poco, y al llegar a los 20 metros sobre el nivel del mar, Franco ordena que se tire toda la carga del avión. Alda y Durán pasan a la cola y esto desnivela algo el avión, obligando a manejar los timones de profundidad para contrarrestar el desequilibrio.

La superficie de los timones frena la marcha hace que el avión siga perdiendo altura pareciendo, por momentos, que va a tocar el agua.

El mar estaba bastante rizado y el viento fuerte soplaba de costado a la ruta.

En esos momentos, Franco, alcanza a divisar la costa por estribor, cambiando el rumbo para dirigirse hacia ella.

Franco decide mantener la radio y no arrojarla al mar, como ocurriera con las restantes cosas: herramientas, bastantes repuestos, todos los víveres, equipajes, botiquín …

Se pudo haber tomado agua cuando ocurriera la rotura de la hélice trasera; pero el fuerte viento y el estado del mar no hubieran permitido navegar hacia la costa con facilidad, creando un motivo de inquietud para todos los que esperaban en Recife (Pernambuco) y buenas noticias en otros lugares, a miles de millas.

Por eso, Franco decidió seguir el vuelo con un solo motor.

Franco ordenó a Rada que arrojara gasolina al mar, quedando sólo con 200 litros, suficientes para llegar a Recife (Pernambuco); pero las bombas de gasolina se habían quedado en el *Aldedo* y las medias latas

que llevaban a bordo ya se habían arrojado y no había forma para descargar la gasolina.

Al ocurrir la rotura de la hélice estaban a 112 kilómetros de Recife (Pernambuco), distancia que podían haber recorrido en unos 40 minutos de vuelo que se hacían una hora y media más, porque la velocidad había bajado de 180 kilómetros por hora a solo 90.

El motor delantero marchaba a todo régimen. Si hubiera fallado un momento, caían al mar. Franco intentó poner el motor trasero en marcha, a reducido número de vuelta; pero la trepidación amenazaba destruir el hidroavión.

Los motores, que se habían portado maravillosamente, demostraron nuevamente sus insuperables cualidades.

Cada metro que subía el avión se notaba en la cara de Franco que, a veces, cuando arreciaba el viento, viraba el avión hacia él aprovechando el aumento de velocidad para incrementar la sustentación del avión y ganar algunos metros de altura.

Ya llegados a la costa y siempre a una altura inferior a 10 metros, el estado del mar mejoró, calmó el viento y el avión seguía su vuelo.

Al alcanzar la línea costera vieron los bosques de cocoteros cuyas copas estaban más altas que la altura de vuelo.

Más cercanos a Recife (Pernambuco), la altura de vuelo pasaba de las copas de los árboles. Siguiendo la costa, encontraron muchas chozas de pescadores a orillas del mar. Entre ellas, algunos edificios e iglesias de mampostería.



Cocoteros en la costa brasileña, al norte de Recife (Pernambuco)



Praia do Janga, llegando a Olinda (Pernambuco). Vista actual

Pasaron a la altura de Olinda y poco después, hacia las 16.45 acuatizaban en Recife, debiendo omitir el sobrevuelo de la ciudad con la gallardía de la nave que acababa de coronar una hazaña, llevando por bandera los colores españoles. Pero la altura de vuelo era inferior a la de los edificios de Recife, y escasamente pudieron entrar rozando los malecones del puerto.

Pasando el malecón, detuvieron el único motor en funcionamiento, acuatizando en el puerto.

Luego, navegando a motor, recorrieron el puerto, en medio de las aclamaciones de la muchedumbre y las sirenas de los barcos.



Puerto de Recife (Pernambuco)

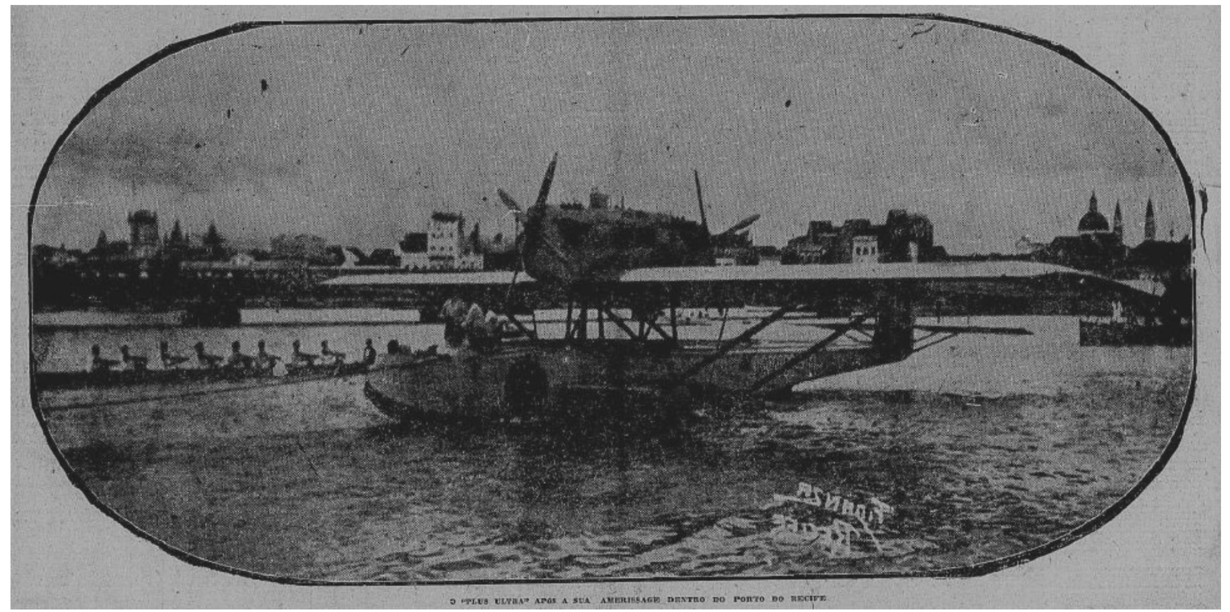
Al final del puerto, pararon la máquina, anclando el avión en el sitio previsto por la autoridad marítima.

Al hacer el reconocimiento de la hélice trasera, vieron que le faltaba una pieza completa que, desencolada – posiblemente a causa del calor y la humedad-, había sido lanzada al aire; con la gran suerte de no haber impactado en el avión, ya que habría causado una avería más grave.

La distancia entre Fernando de Noronha y Recife, en territorio continental brasileño, es de 540 kilómetros y fue recorrida en tres horas treinta y ocho minutos, con una velocidad media de 150 kilómetros por hora.

En Recife (Pernambuco)

En una de las canoas del puerto llegaron al desembarcadero, encontrándose con las autoridades locales y cónsul de España.



El *Plus Ultra* en el puerto de Recife

Flores, besos, palmadas, abrazos y estrechones de mano, hasta que llegan al coche que les conduce al palacio del gobernador del Estado de Pernambuco, Sérgio Teixeira Lins de Barros Loreto, donde son recibidos con toda amabilidad y grandes atenciones. Unas frescas copas de champaña son las primeras que toman en América, pensando que si esto ocurre en Recife, donde la colonia española se integra con menos de sesenta familias ¿Qué sucederá en Río, Montevideo y Buenos Aires?

Del palacio del gobernador se dirigen al hotel, donde empieza la lucha con periodistas y noticieros, que no les dejan aprovechar el descanso ganado. A tal punto que tienen que encerrase en la habitación y

dar orden que nadie pase a verlos, aunque llegan algunas personas a las que se niegan a recibir.



Sergio Loreto, gobernador del estado de Pernambuco

Aprovechan la estadía para inspeccionar los motores y cambiar la hélice trasera. Para probar la nueva, deben hacer un corto vuelo.

El *Alsedo* llega al día siguiente, 1 de febrero, por la mañana y trae los repuestos necesarios y algunas herramientas como las que tuvieran que arrojar al agua. Otras, como las llaves para desmontar las hélices, perdidas en el mar, hay que hacerlas en talleres particulares y las restantes son adquiridas en los comercios de Recife.

El gobernador coloca a uno de sus ayudantes a órdenes de los tripulantes del *Plus Ultra*, gesto que, según el cónsul de España, es una atención o más bien un honor que pocas veces otorga.

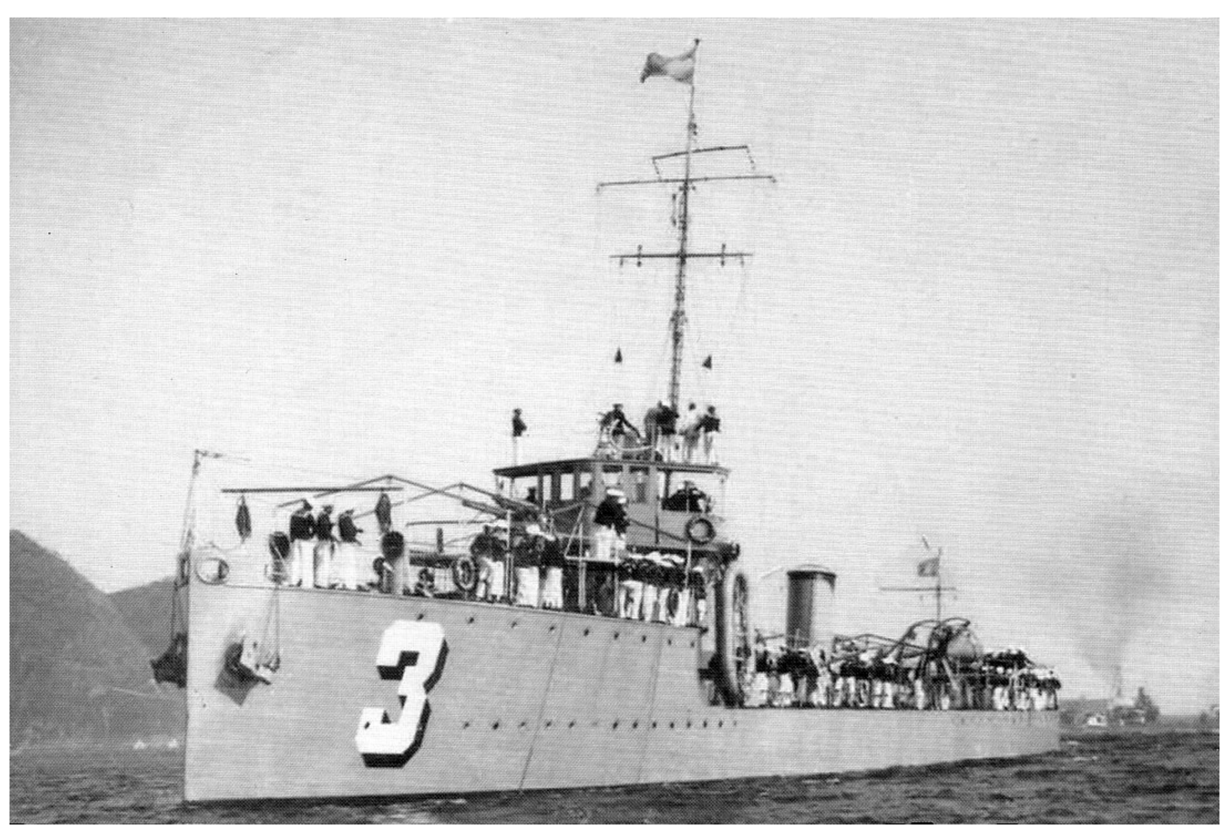

El «Comandante Franco» con el mecánico «Rada» examinando los motores

Franco se encarga de las relaciones públicas, mientras Alda y Rada cambian la hélice trasera por otra de cuatro palas.

Al montarla se equivocan: ponen una delantera en el sitio de la trasera. Franco lo advierte al poner los motores en marcha. Si no se

hubiera dado cuenta, al poner en marcha el motor trasero, que es el primero siempre, el avión hubiera navegado hacia atrás, tirando del anclote, bastante fuerte para sostenerlo. Sería la primera vez que un piloto hubiera tenido un avión con marcha atrás.

Por fin, fue montada la hélice de cuatro palas correcta, bien revisada, con el agregado de tirafondos en la pieza similar a aquella que se desprendiera en vuelo.



Contratorpedero *Piauhy (CT-3),* de la Armada brasileña

El día 3 de febrero, se comprueba navegando por el mar y viendo que marcha normalmente, se despega dentro del puerto, llevando como pasajeros al capitán de corbeta Jorge Dodsworth Martins, comandante del *Piauhy (CT-3),* contratorpedero brasileño amarrado en Recife y las

señoritas Carmelita Burle y Dolores Salgado, de la sociedad de Pernambuco.

Tras un vuelo corto vuelo, de 13 minutos, acuatizan nuevamente dentro del puerto, de tan gran extensión que facilita todas las maniobras de acuatizaje y despegue.

Se desmonta el radiogoniómetro, ya que no será usado en los próximos trayectos y tienen elementos que pueden estropearse con el calor excesivo y las antenas romperse en vuelo. Se lo deja a bordo del *Alsedo*.

El 3 de febrero llega el *Blas de Lezo* con algunos repuestos que se cargan en el *Alsedo,* ya que Recife es el puerto final para el primero, debiendo regresar a España al terminar su misión de cobertura en la ruta a Recife.

En una ceremonia emocionante, sin espectadores ni periodistas el comandante Franco, personalmente, colocó una hermosa placa de oro, costeada por la colonia española de Pernambuco y un grueso medallón conmemorativo del vuelo del *Plus Ultra* en la proa del avión. Acercándose, a tal fin, los tripulantes, el cónsul y algunas personas de la colonia española.

Asisten a la fiesta ofrecida en el Consulado de España, a la que concurrió la colonia española de Pernambuco.



Recife (Pernambuco), en 1926. En la foto inferior, la Biblioteca

Quinta etapa: jueves 4 de febrero.

Recife (Pernambuco) – Río de Janeiro

5h10m
6h20m
9h
9h20m
11h20m
11h35m Paso por el Zenith
11h40m
Muy pesado
Viento costado
12h50m
Muy pesado
Temporal
15h45m
16h40m
7h12m
7h25m Llegada
17h25m
hubascos

Plano de la etapa Pernambuco-Río de Janeiro.

Tras las despedidas oficiales partieron de Recife a las 05.10 hs. de la mañana del día 4 de febrero, con una carga de 3.300 kilos.

Despegaron fácilmente desde el puerto de Recife, al tiempo que el *Alsedo* salía por la boca del mismo, rumbo a Río de Janeiro.

De Pernambuco a Bahía, la costa brasileña se veía baja y cubierta de cocoteros que se perdían en el horizonte.

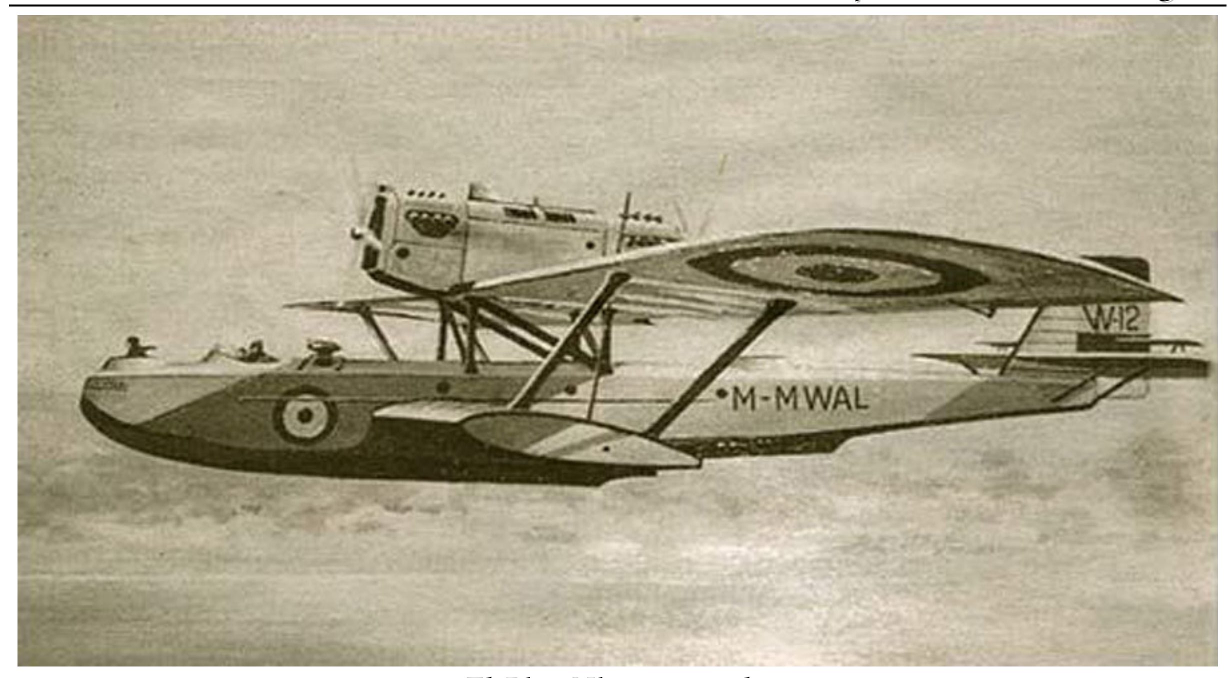
Al pasar sobre los pueblos costeros, en general pequeños y distanciados, los pobladores se encontraban en la playa esperando el paso del *Plus Ultra,* al que saludaban con banderas y disparos de cohetes.

En esta etapa Durán a veces se ponía en el puesto de doble mando, haciendo posible que Franco descansara algunos minutos.

El viento noreste, de unas diez millas de intensidad, hizo que ganaran en este tramo unos veinte minutos sobre el tiempo previsto, y lo aprovecharon para sobrevolar la ciudad de Bahía. Todas las azoteas estaban llenas de gente, que también se agolpaba en el puerto.

En una de las azoteas, de un gran edificio, se veía una gran bandera española y numerosas personas. Suponiendo podría ser alguna sociedad española, dieron un viraje sobre ellos a poca altura, como ofreciendo el especial saludo y abrazo de España para todos ellos. Los cohetes estallaban alrededor del hidroavión, haciendo que Franco subiera a 400 metros para evitar que hicieran una avería.

A las 09.20 hs. pusieron nuevamente rumbo a la costa, prosiguiendo el vuelo. El viento empezó a rolar al este, causando alguna molestia y retardo. El tiempo era hermoso y no se veía ninguna nube.



El *Plus Ultra* en vuelo

El espectáculo de la costa era maravilloso. Se veía una cinta de playa de muy pocos metros de extensión, sin ninguna elevación. Del borde mismo de la playa, brotaba una vegetación salvaje, una selva intrincada, verde, baja, llena de arbolado, en la que cada 50 ó 60 kilómetros aparecía la desembocadura de un río, con algunas casas dispersas y algún barco anclado.

A las 11.35 cruzaron la latitud de 16°21'43", que era la de la declinación del sol.

Pasaron por Belmonte, Porto Seguro y Caravelas, en el estado de Bahía.

Ya en Caravelas el viento sigue rolando hacia el sur y llega casi del sudeste, retrasando la marcha.

Sobre las 14.00 hs., llegando a Vitória (Espírito Santo), la costa se ve cubierta de nubes oscuras, de tormenta, con centelleo de rayos y cortinas de chubascos que quitan la visión hacia el interior.

A las 14.25 cruzan por delante de Vitória, siguiendo el vuelo sobre el mar, alejados de la costa.



Entre Vitoria y la barra del Jucu, volando sobre el mar se ve el río Jucu, casi paralelo a la costa

El viento, de frente, retrasa la marcha considerablemente.

A las 15.45 doblan el Cabo de São Tomé (estado de Rio de Janeiro), pasando poco antes por la desembocadura del río Paraiba do Sul, de cauce bastante ancho y un poblado en la margen sur de la barra del río.

Del Cabo de São Tomé a Cabo Frío (estado de Rio de Janeiro) deben apartarse de la costa, aunque no consiguen superar los efectos del viento y de la lluvia.

A las 16.40, dejando Cabo Frío a la izquierda, atraviesan la costa por sobre el lago de Araruama.



De Cabo Frío hacia el sur, el lago de Araruama, en vista aérea hacia el mar

Pasan el centro tormentoso con ligeras gotas de agua.

Ya en la entrada de la bahía de Río de Janeiro, encuentran varios aviones de la Aeronáutica Naval del Brasil esperando la llegada del *Plus Ultra y,* queriendo demostrarles que, a pesar del cansancio del camino, es digno de llevar la bandera de España, penetran en la bahía a una

velocidad superior a 200 kilómetros, dejando atrás a los aviones que salieran a esperarles.

La caída de la tarde, con los variados tonos de luz, que atravesando las nubes iluminan la ciudad y los montes cubiertos de variadísimas clases de verde y en el fondo el mar copiando todos los colores de la ciudad, de los montes y del cielo, ofrecen una vista insuperable.

Tras unas vueltas sobre la ciudad, buscan la ilha das Enxadas, en la bahía de Guanabara, lugar fijado para el acuatizaje y anclaje del *Plus Ultra.* A las 17.25 llegan a la bahía y a las 17.32 el casco del *Plus Ultra* entra suavemente en sus tranquilas aguas

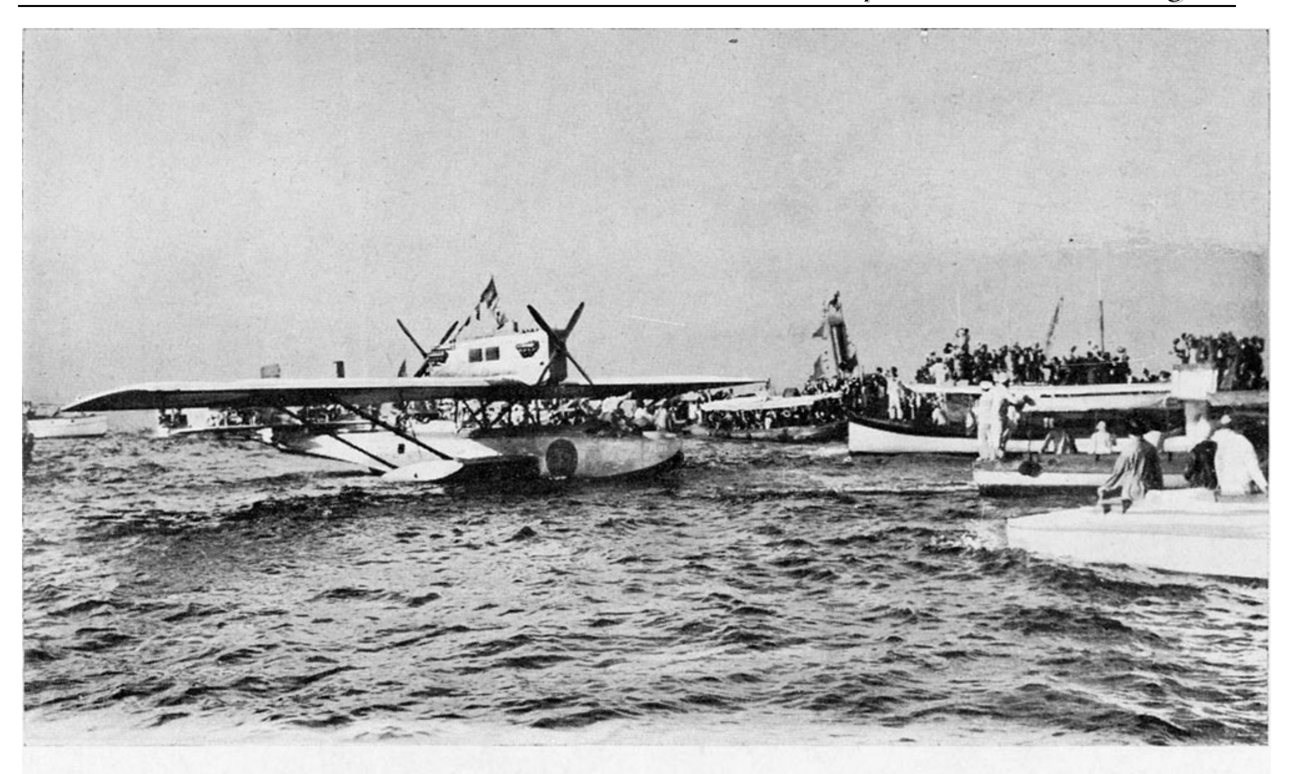
La altura de vuelo en la etapa fue de 100 a 500 metros. La longitud recorrida, de 2.100 kilómetros y se hizo en 12.15 horas, a velocidad media de 171 kilómetros por hora.

En Río de Janeiro

Después del amerizaje son tantas las embarcaciones que se acercan al *Plus Ultra* que hacen temer por su seguridad. Una lancha de la Marina, por proa, hace señales para que se paren los motores y, teniéndola por delante, así se hace. Arrojan un cabo de remolque que Rada amarra, pero como las embarcaciones cierran el paso, Franco lo corta para evitar la rotura de las alas en un impacto contra ellas. Manda echar el ancla, estando próximos a la boya señalada, en la ilha das Enxadas.



Amarrando un cabo para el remolque en la bahía de Guanabara



Río Janeiro.—Momento de peligro para el *Plus Ultra*, que va a remolque de una canoa de la Marina. En ella se ve a Franco soltando el remolque para evitar la rotura de un ala.

Por la popa se acerca un remolcador con fotógrafos y periodistas, que con la proa roza los timones del hidroavión, produciendo averías y roturas.

Franco se altera, lamentando la avería que produjera el remolcador.

Desembarcan, yendo a la isla en la canoa, seguidos por las demás embarcaciones. Franco solicita al jefe naval de la isla que ponga un vigilante armado en el avión, con órdenes muy severas, para evitar que se aproximen a él.

En la isla espera gran número de personas. Pasan a una dependencia, siendo recibidos por las autoridades que les ofrecen un *lunch*.

Luego, en una canoa, se dirigieron hacia la ciudad. En los muelles les esperaba una multitud que, ni bien desembarcaron, los levantó en vilo, llevándolos hacia una tribuna emplazada en el muelle.

El prefecto (alcalde) de Río de Janeiro, empezó varias veces su discurso de bienvenida, interrumpido por la multitud.

Posteriormente, tardaron largo rato en llegar al coche que les esperaba para trasladarlos al hotel. En ese vehículo se ubicó Franco, acompañado por altas autoridades locales.

A los demás tripulantes, se empeñó en llevarlos en su coche el secretario de la Legación de España.

Entraron a la ciudad por la Avenida de Río Branco, donde estaba situado el hotel Palace. Era tanta la gente que parecía que toda la población de Río de Janeiro, se extendía por la avenida, arrojándoles flores mientras pasaban.

En el hotel se les habían reservado las mejores habitaciones, ya que habían sido nombrados "*huéspedes oficiales*" por el Gobierno brasileño. Intentaron quedar solos en las habitaciones, pero fue imposible, ya que estaban prácticamente invadidas por personas de todas las clases sociales brasileñas y gran número de integrantes de la colonia española.

Ni siquiera pudieron dormir solos. La Comisión de homenaje había constituido unas guardias de honor, cuyos miembros pasaban la noche en las habitaciones, pendientes de los menores deseos, procurando apartarles e impedir el paso a una multitud de fotógrafos y periodistas que aparecían a toda hora.

A media noche se asomaron a la terraza viendo, con sorpresa que, abajo, a las puertas de hotel, ocupando media Avenida de Río Branco, se agolpaban miles de personas. que los ovacionaron al verlos, respondiéndoles con vivas a España y al Brasil.

El día 5 lo pasamos recibiendo comisiones de distintas poblaciones del Brasil y yendo a la ilha das Enxadas a reconocer el avión y los motores y reparar las averías en los timones.

También visitaron a algunas autoridades, no pudiendo hacerlo con el Presidente, ya que se encontraba en Petrópolis, donde habían de ir a saludarle.

Al mediodía comieron en el Jockey Club. Por la noche tuvieron un gran banquete en el Hotel Balneario de Copacabana, al que asistieron todos los representantes de las naciones americanas, de casi todas las europeas y las mayores personalidades de Río de Janeiro.

Los discursos comenzaron a las 22.30 hs. y a la 01.00 no habían terminado. A petición de Franco, contestó a todos ellos el ministro de España, lo que no satisfizo a la concurrencia.

Por fin, Franco, haciendo de tripas corazón, tuvo que levantarse y hablar, aunque no iba preparado para ello.

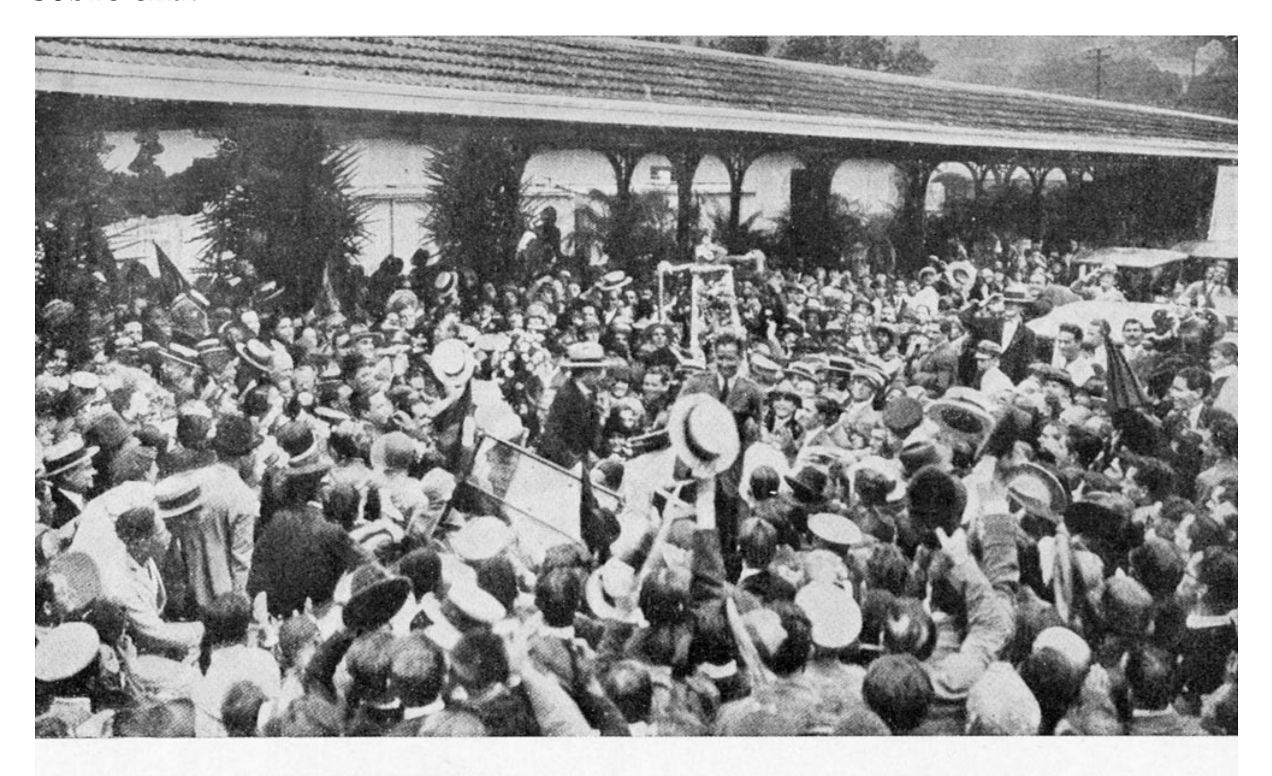
El ministro de Colombia ofreció una condecoración a los aviadores, en nombre de su Gobierno,

El de Italia leyó un telegrama de la fábrica del avión, felicitándoles por el éxito.

El día 6 asistieron a la misa en la basílica de la Santa Cruz de los Militares, ofrecida por los hermanos de esa Asociación. La entrada y la salida fueron duras: Franco perdió los botones del uniforme y Alda estuvo a poco de quedar sin uno de sus zapatos.

De la iglesia volvieron al avión, con objeto de probar una de las hélices que habían cambiado y comprobar la revisión que hicieran a los, dando un corto vuelo sobre Río de Janeiro.

Al tomar agua en este vuelo, se incendió una magneto del motor trasero y los cables de la misma, debido a que una tubería de gasolina se agrietó precisamente sobre la magneto, cayendo la gasolina poco a poco sobre ella.



Delirante ovación tributada a Franco y a sus compañeros en la estación de Petrópolis al ir nuestros aviadores a saludar al Presidente de la República del Brasil.

Sin los extintores del avión, que se habían quedado en el *Alsedo*, tuvieron que apagarlo con las fundas del avión y con matafuegos traídos rápidamente de la ilha das Enxadas.

Rada, que se había quitado la ropa para apagar con ella el incendio, sufrió leves quemaduras en el vientre.

Solo resultaron dañados los cables. No hubo necesidad de cambiar la magneto, ya que se encontraba en perfecto estado.



El presidente del Brasil, Artur da Silva Bernardes

Dispusieron todo lo necesario para la carga del avión y que éste quedara listo para salir al amanecer del día 8. Luego, se dirigieron a la estación, donde esperaban las autoridades y el ministro de España, a fin

de salir para Petrópolis, donde debían saludar al Presidente de la República, que se encontraba en su palacio de Río Negro y entregarle la carta que para él les había dado el Rey de España. Debían hacerle entrega, también, de la invitación del Gobierno de España para que el Brasil asistiera a la Exposición Iberoamericana de Sevilla.

El Presidente de la República del Brasil con los aviadores **Comandante Franco y Ruiz de Alda**

Al llegar a Petrópolis el pueblo les esperaba en la estación y ya en el palacio de Río Negro, fueron cordialmente recibidos por el Presidente Arthur da Silva Bernardes.

En Petrópolis asistieron a una fiesta que en honor de los tripulantes del *Plus Ultra* diera la esposa del ministro de España, en cuya casa pernoctamos.

Al regresar de Petrópolis, se dirigieron al hidroavión para inspeccionar la carga de combustible.

Con Rada algo desmejorado, queda en el avión Ruiz de Alda porque, si no, no se podía partir el día 8.

En la tarde del 7 de febrero hacen varias despedidas y visitas a Sociedades españolas, almorzando en una de ellas.

Pasaron la tarde entre visitas al Aero Club y otros centros y en un té ofrecido por la colonia portuguesa en el Copacabana hotel.

El *Alsedo* ha llegado en la mañana del 7 y son sus oficiales los que acompañan a Franco en todos los homenajes, porque sus compañeros del *Plus Ultra* están ya derribados por el exceso de agasajos.

A las doce de la noche, sin noticias de Alda y Rada, Franco deja encargado en el hotel que cuando lleguen le despierten y decide suspender la salida hasta el día 9.

Antes de marcharse rinden homenaje al aviador brasileño Santos Dumont, uno de los padres de la aviación mundial

El día 8 al atardecer quedó cargado el avión y en disposición de salir al día siguiente.

A las siete de la tarde envió Franco al teniente de policía que tenía a sus órdenes a buscar Rada y traerlo al hotel, con objeto de que descansara para el día siguiente. Falta le hacía al mecánico este descanso.

El día 8, los partes meteorológicos decían que había descargado un pampero (viento tormentoso que proviene de la pampa) sobre el Río de la Plata. Los partes recibidos en la madrugada del 9 acusaban buen tiempo y viento del mar.

Para la etapa del día 9 cargaron combustible suficiente para quince horas. El vuelo a Montevideo debía ser de más de trece horas y a Buenos Aires de catorce y media.

Un viento contrario podía obligar a disminuir la etapa y quedar en Río Grande o Montevideo.

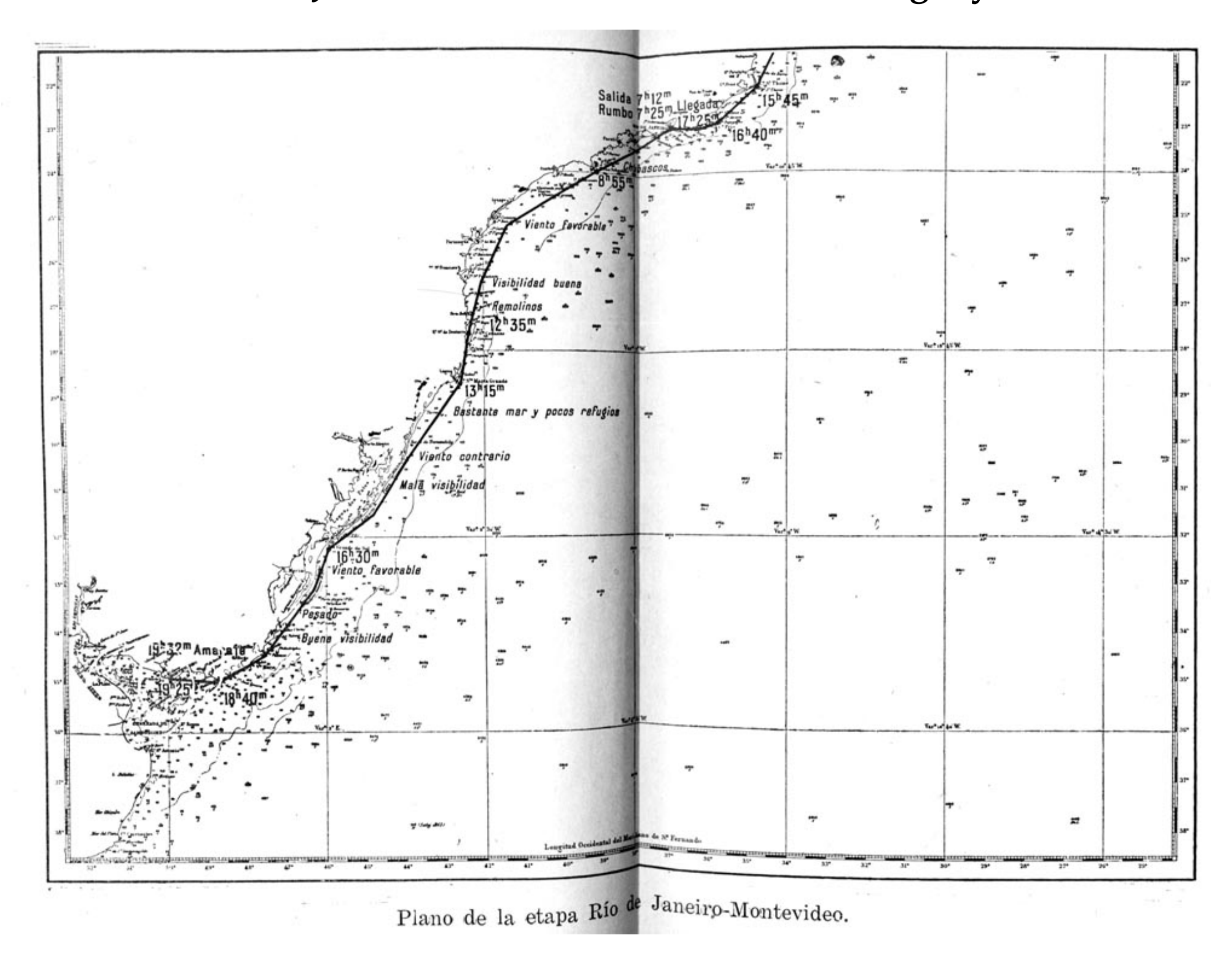
Cargaron 100 litros de benzol, para mezclarlo con gasolina si fuera necesario.

Desayunaron en la madrugada y a las 03.50 salieron del hotel hacia la ilha d'as Enxadas, por cuyos alrededores navegaban infinidad de canoas esperando la salida.

Embarcan en el hidroavión y aprovechando la obscuridad de la noche, cambian los uniformes por los trajes de vuelo.

Sexta etapa: martes 9 de febrero.

Río de Janeiro – Montevideo (R.O. del Uruguay)



Plano de la etapa Río de Janeiro-Montevideo.

Con la luz del alba se ponen en marcha los motores. La mar, en la bahía, estaba completamente en calma.

Con los repuestos del avión, el benzol y la mayor densidad del combustible, el peso se eleva a 3.500 kilos.

La gasolina de automóvil daba menos potencia a los motores. La hélice de dos palas que colocaran daba 50 caballos menos y el rendimiento en el momento de despegar era menor.

Se embalan los motores, sin saber qué clase de gasolina era la que cargaran y los tubos de escape parecen, a la luz del amanecer, un castillo de fuegos de artificio. Sin embargo, los cuentarrevoluciones marcan poco

menos que el número de vueltas corriente en todas las salidas y la diferencia de potencia parece ser muy pequeña.

Se hacen cinco carreras intentando el despegue, sin conseguir que el avión se monte sobre el rediente.

En vista de la imposibilidad de despegar, se espera el enfriamiento de los motores, pensando en descargar una parte de la gasolina o esperar que se levante viento. Hacia las 06.45 empezó el viento a dar señales de vida con muy poca intensidad. Aprovechándolo, descargados de más de 100 kilos de esencia consumida y de 40 ó 50 que tirados al agua, pusieron proa a la ciudad dando una nueva carrera, en la que se consigue montar el avión sobre el rediente, llegando a 100 kilómetros por hora, sin poder despegar por falta de espacio libre.

Volvieron a dejar enfriar los motores y, en un nuevo intento, a las 07.30 hs. estaban en el aire.

Iban a tratar de llegar a Montevideo con luz solar. A Buenos Aires, ya era imposible

Los partes meteorológicos recibidos de la costa indicaban buen tiempo en toda la ruta, menos en la primera parte, con nubes y chubascos.

A las 07.25, después de dar unas vueltas sobre la bahía para probar la marcha de los motores con la nueva nafta, Habiendo comprobado que marchaban regularmente y a buen régimen, salieron de ella escoltados por varios hidroaviones, que pronto se perdieron de vista.

Pusieron rumbo a la punta meridional de la ilha de São Sebastião (Ilhabela). Volaron sobre el mar.

Siguiendo la ruta, encuentran la bahía de Sepetiba, formada por la Restinga da Marambaia y por la isla Grande. Más allá de la isla se encuentra la bahía de Parati, rodeada de un anfiteatro de montañas.



Restinga da Marambaia

Ya más alejados de la costa, donde empieza a lloviznar, llegan a la Península do Boi, en la Ilha de São Sebastião, a las 08.55 hs

Desde aquí, ponen rumbo a Paranagua, decidiendo no pasar sobre Santos, tratando de no perder tiempo para poder llegar con luz a Montevideo.



Isla de Alcatrazes

Pasan por la isla de Alcatrazes, donde el agua les moja ligeramente.

Las nubes se van abriendo, dejando pasar el sol.

Vuelan sobre Laje de Santos, divisando los montes que forman la bahía de Santos. Dejan a estribor la isla Queimada Grande, con viento aumentando de fuerza y mejora en la visibilidad.

Con la bahía de Paranagua a la vista, ponen rumbo a la isla de Santa Catarina, sintiendo fuertes remolinos que obligan a subir cerca de 1.000 metros para evitarlos

Identifican en la costa la punta de Porto Belo, por su figura de pie de gallo.

Entran entre la isla de Santa Catarina y la costa. En el canal, sobre el mar, se nota la violencia del viento noreste.

Pasan por sobre el gran puente que une la isla donde se encuentra la población de Florianópolis con tierra a las 12.35 hs., con más de media hora sobre el tiempo de vuelo calculado.

Al sur de Florianópolis, el mar estaba muy rizado. Con viento favorable siguen hasta el cabo de Santa Marta, llegando a las 13.15.

Acá el panorama cambia: el viento ha rolado al sudoeste, soplando de proa. La visibilidad es mala y el cielo está sucio, haciendo temer el encuentro con una tormenta. El mar, bastante movido y la costa baja, arenosa y sin refugios.

Desde el cabo de Santa Marta hasta la Lagoa dos Patos, cerca de Río Grande del Sur, el trayecto se hace pesado, perdiendo, a causa del viento, treinta y cinco minutos de los cuarenta que llevaban ganados.

Consideran la posibilidad de que, si tras pasar por Río Grande siguiera el mismo viento, después de media hora de vuelo volverían a dicho punto para pasar la noche.

A unas 25 millas antes de Río Grande, vieron algunas fogatas, cuyo humo seguía el curso del avión y como en la capa de 600 metros que volábamos los vientos eran adversos, bajaron a menos de 100 metros para aprovechar los vientos favorables.

Por Río Grande pasan a las 16.30.



Barra del río Guaiba y Lagoa dos Patos (Rio Grande do Sul)

Tras pasar la Lagoa dos Patos, encuentran las lagunas Mangueira y Merim. El extremo sur de la primera última marcaba el límite del dominio de España en tiempos de la colonia.

Ya sobre territorio uruguayo encuentran en la Punta del Palmar la laguna de los Difuntos (o Laguna Negra). En Cabo Polonio, la de Castillos. En el cabo de Santa María (La Paloma), la laguna de Rocha. En la punta de José Ignacio, dos lagunas: la de José Ignacio y la de Garzón.

El terreno se ve más ondulado que el de la última parte recorrida sobre Brasil y la costa más movida.

Pasan por Punta del Este a las 18.40, a una velocidad superior a las 100 millas, habiendo ganado cerca de una hora sobre el tiempo estimado.

Desde el puerto de Maldonado parten al paso del avión demostraciones de alegría, con disparos de cohetes y agitar de banderas.

Poco después alcanzan la laguna del Potrero, extensión de la laguna del Sauce y en las cercanías próximos encuentran los aviones de la Aviación Uruguaya que habían salido al encuentro.



TCnel. Coronel Cesáreo L. Berisso,
pìonero de la aviación uruguaya

Estas máquinas tuvieron que forzar sus motores para poder seguirles, aproximándose un Martinsyde, tripulado por el jefe de la Aeronáutica militar, Teniente Coronel Cesáreo L. Berisso, pionero de la aviación uruguaya; gran compañero durante el tiempo que estuvieron en la República Oriental del Uruguay.

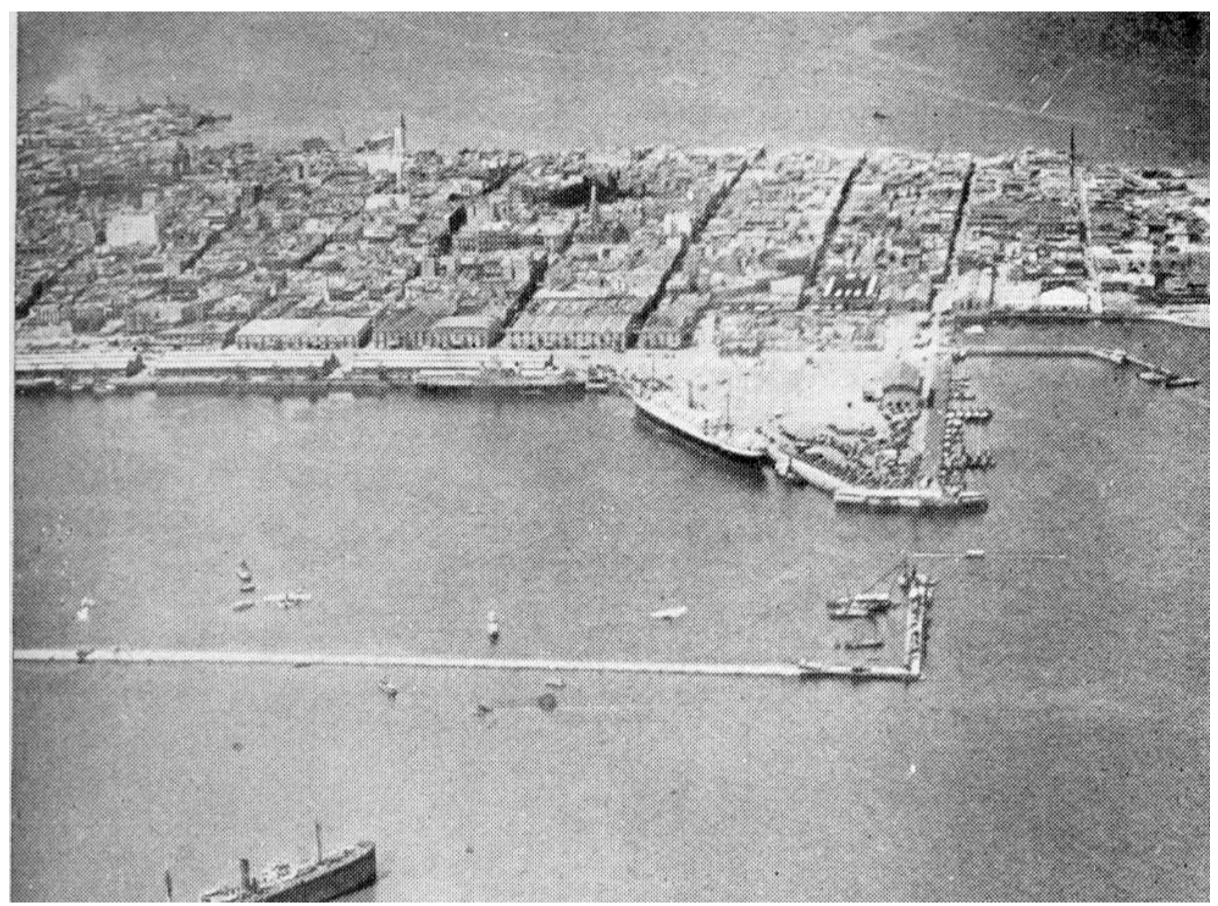
A las 19.25 hs. pasaron por Punta Brava (Punta Carretas), teniendo a la vista la capital uruguaya, con sus grandes ramblas y hermosos ensanches.

Acuatizaron en la rada del puerto de Montevideo al atardecer del 9 de febrero, a las 19.35 hs., viendo con satisfacción que estaba libre de obstáculos y de canoas. Sólo una les salió al encuentro, indicando el lugar donde debían anclar.

La distancia recorrida en esta etapa fue de 2.060 kilómetros, en 12.05 hs de vuelo, con una media de 171 kilómetros por hora.

En Montevideo

El acuatizaje fue recibido con el ulular de las sirenas de los barcos anclados en el puerto, acompañadas del sonido de las bocinas de los diarios: un ruido ensordecedor.



El *Plus Ultra* en el puerto de Montevideo. Foto tomada por la Aviación Militar Uruguaya. Se ven, dentro del puerto, al *Plus Ultra* y cerca el hidroavión del servicio postal Montevideo- Buenos Aires.

Una multitud esperaba en los muelles del puerto y sobre los barcos, con estruendosas aclamaciones.

Una vez que echaron el ancla del hidroavión, embarcaron en una canoa dirigiéndose al crucero *Montevideo,* donde les aguardaban autoridades y delegaciones para darles la bienvenida.

En medio del alboroto de la multitud, cayeron al agua algunas personas que, gracias a la previsión de las autoridades marítimas, fueron rescatadas y puestas a salvo inmediatamente.



Crucero *Montevideo*, de la Armada uruguaya

A las 19.55 suben a bordo del crucero *Montevideo*, del que descendieron pasadas las 20.00 hs..

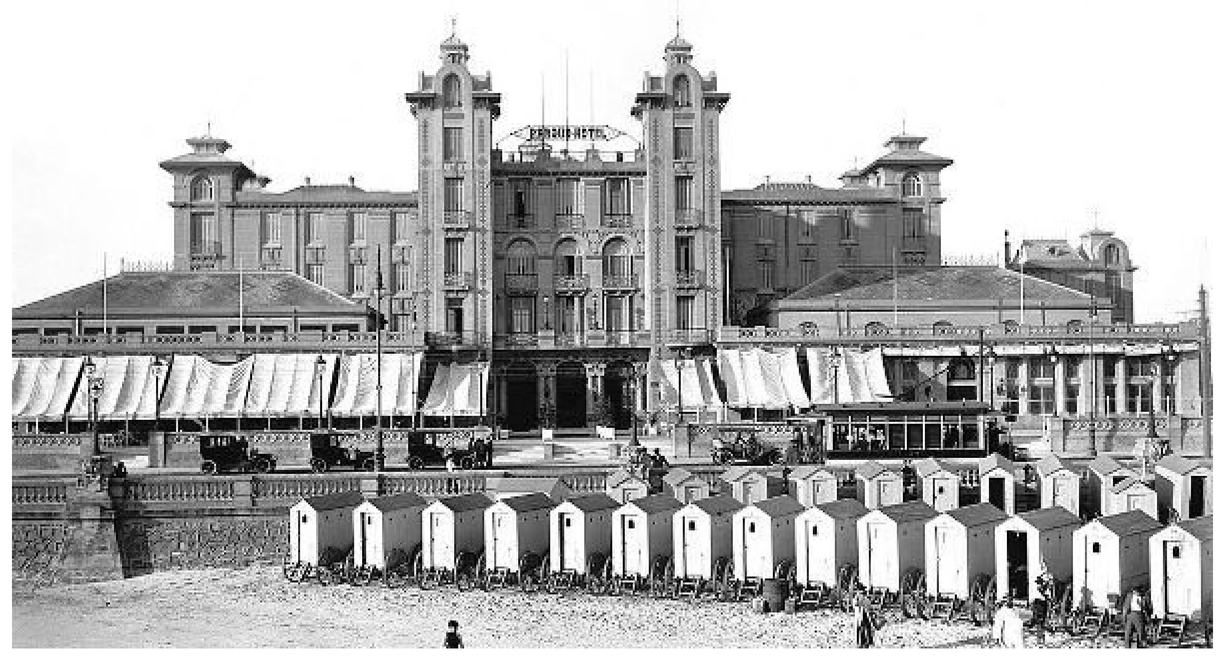
Al desembarcar, les fueron impuestas por la Comisión de Homenaje artísticas medallas de oro, conmemorativas al vuelo, con cintas de los colores uruguayos.

Al llegar a tierra, una banda de música dejó oír los acordes de la Marcha Real española, mientras la multitud estallaba en clamorosa ovación, con vivas a España, al comandante Franco y al Uruguay.

Franco expreso su satisfacción porque la llegada se realizó en medio del mayor orden y sin incidentes que hicieran peligrar al *Plus Ultra*.

Asimismo, dispuso que Rada pasara la noche a bordo del *Montevideo,* temiendo que si lo dejaba desembarcar, cayera en poder del público y al día siguiente no estuviera en condiciones de salir para Buenos Aires. Frutos de la experiencia recogida en Brasil.

Desde el puerto, salieron los coches que habrían de conducirlos al hotel, rodeados por un cordón de 900 policías a caballo. En el trayecto fueron, literalmente, bombardeados desde los balcones con enormes ramilletes de flores.



Parque Hotel (imágen de época)

Llegaron al Parque Hotel, actual sede administrativa del Mercosur, situado en Parque Urbano (actual Parque Rodó) frente a Playa Ramírez-,

edificio histórico en el que se hospedara y falleciera el poeta mexicano Amado Nervo.

Entraron en las habitaciones reservadas, pidiendo que la cena les fuera servida allí, dando órdenes muy precisas sobre las personas que habían de entrar a visitarles.

El Presidente del Uruguay, ingeniero José Serrato, les hizo saber que deseaba recibirlos en la mañana del día siguiente.



Ing. José Serrato, presidente de la R.O. del Uruguay (1923-1927)

La demanda popular era de tal nivel que se vieron obligados a salir a las ventanas para saludar. Mientras descansaban, en la noche, la gente

que se había aglomerado organizó un gran baile que duró hasta la madrugada.

En la mañana recibieron telegramas de Buenos Aires, expresando que la mejor hora de llegada sería a las cuatro de la tarde, momento para el que preparaban el recibimiento. No pudo ser, porque el ministro de España en Montevideo tenía un gran apresuramiento por la salida, considerando además que al ir el horario del Uruguay cuatro horas por detrás del de España peninsular, Baleares, Ceuta y Melilla, saliendo a las 16.00 hs. para Buenos Aires, la noticia de la llegada se recibiría allá cerca de las 10 de la noche de la noche.

Se decidió salir hacia mediodía.



Ramón Franco sale de la sede del Diario Español, acompañado por su director, don Manuel Magariños Castaños

En la mañana, se trasladaron a la Casa del Gobierno, donde saludaron al presidente Serrato, haciéndole entrega del mensaje que, para él, les había dado el Rey Alfonso XIII.

Desde allí salieron hacia la zona portuaria, siempre aclamados por el público.

En la Ciudad Vieja, Franco visitó la sede del *Diario Español*, periódico fundado en 1906 por don Manuel Magariños Castaños, gallego (como Franco), en éste caso de Valga, aunque residía en Pontecesures, en la provincia de Pontevedra, al emigrar a América, quien lo recibiera.

Embarcaron en el *Plus Ultra*, para salir inmediatamente. Rada ya había revisado los motores y limpiado bujías y magnetos.

A 11.50 ya estaban a bordo, haciendo las últimas despedidas antes de poner en marcha los motores.

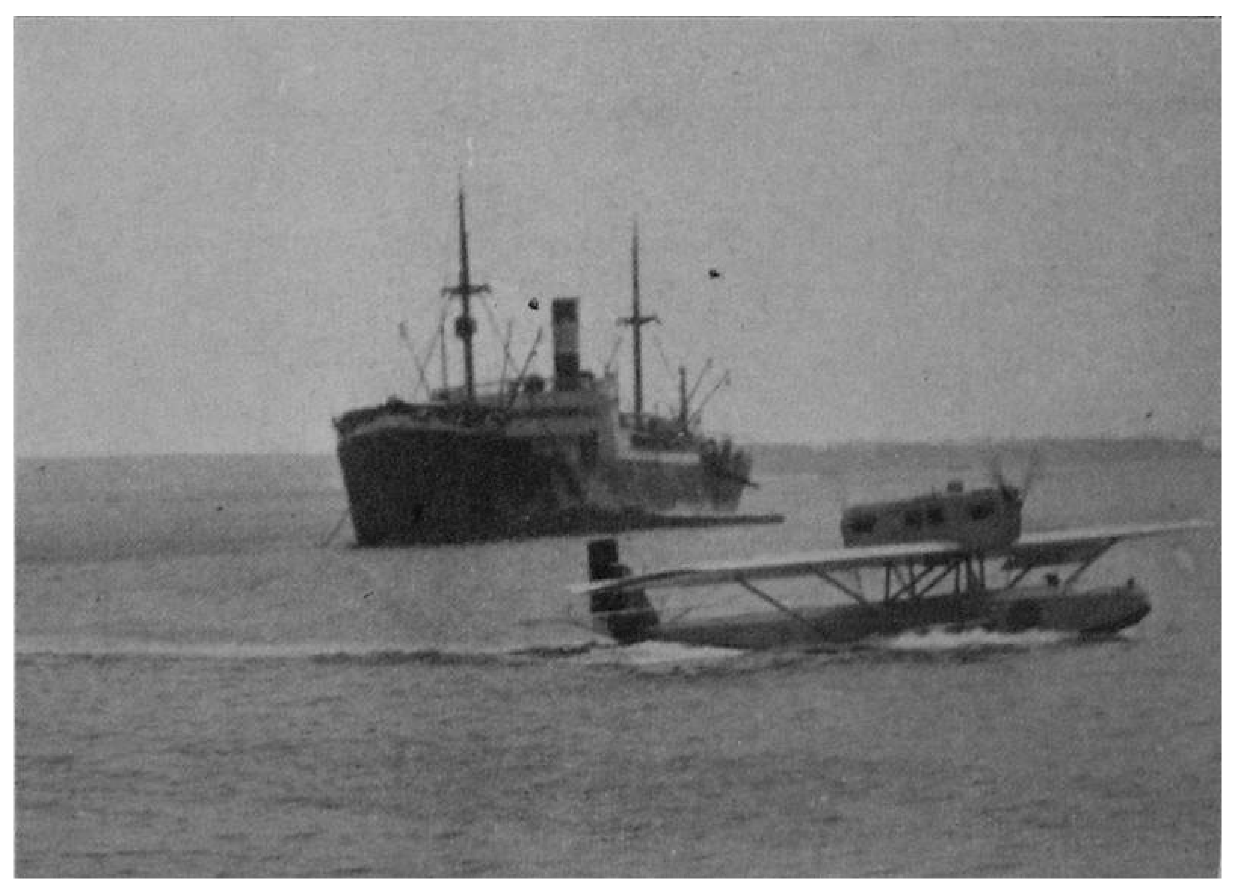
Entre quienes lo despidieran en esos momentos, estaba D. Ignacio Arcos Ferrand, renombrado escribano (notario) uruguayo, que actuara como cónsul de su país en Galicia y posteriormente fuera director del Banco Español del Uruguay. Habiendo sido, además, presidente honorario del Campo Español y miembro del Centro Gallego y de la Asociación Española de Socorros Mutuos; a quien Franco le dedicó una foto tomada a bordo del *Plus Ultra*, en esa ocasión Fue hermano del célebre jurista uruguayo D. Luis Arcos Ferrand, que fuera decano de la Facultad de Derecho y Ciencia Sociales de Montevideo, autor de numerosas obras jurídicas e históricas, entre *ellas "La cruzada de los Treinta y Tres*".

Fotografía dedicada por Ramón Franco a D. Ignacio Arcos Ferrand, destacada personalidad hispano uruguaya.

Séptima etapa: miércoles 10 de febrero.

Montevideo (R.O. del Uruguay) – Buenos Aires (República Argentina)

A las 11.55 hs. pusieron los motores en marcha y navegando por medios propios salieron fuera del puerto, para despegar.

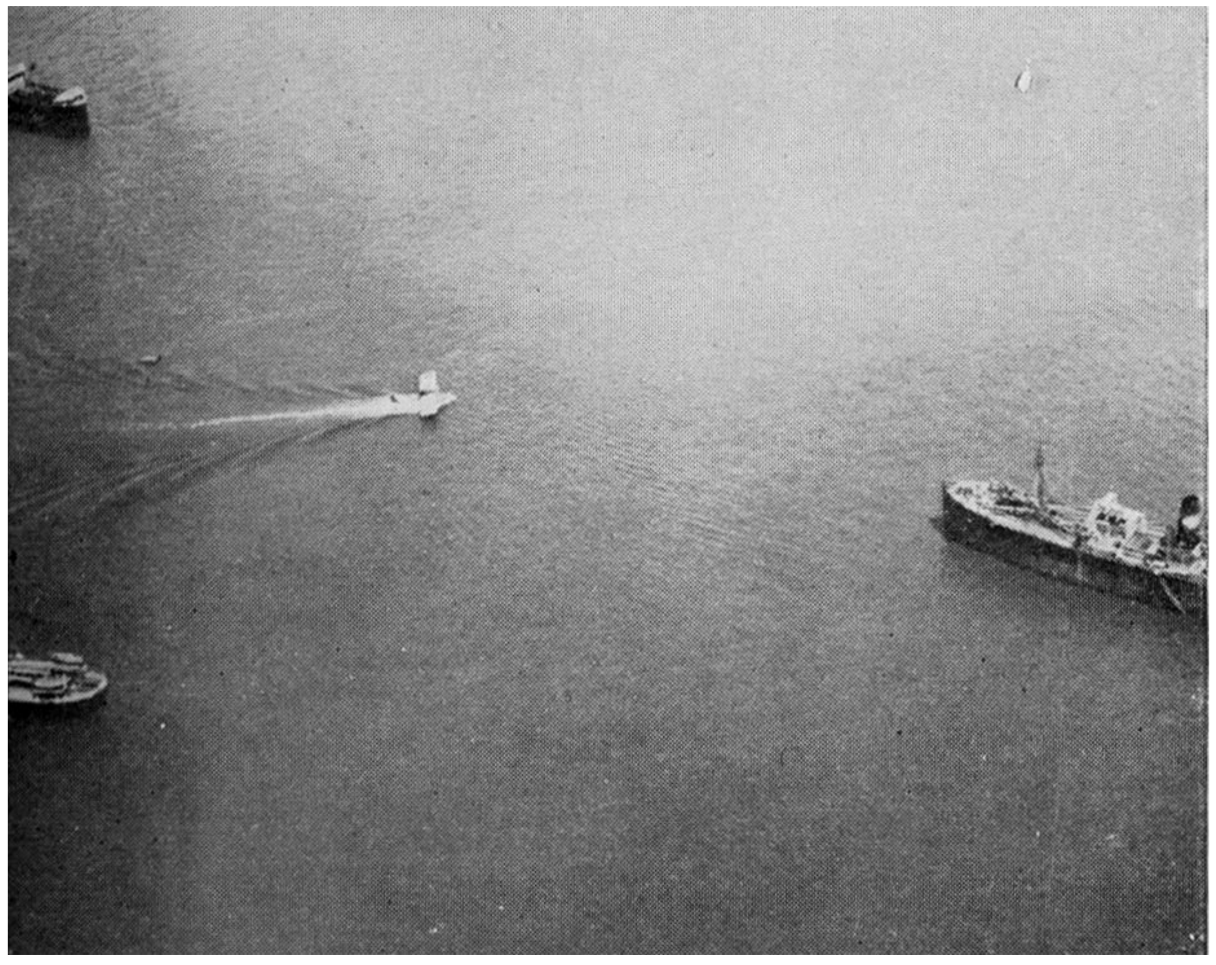


El *Plus Ultra* sale del puerto de Montevideo

A las 11.57 ya estaban en vuelo, dando una vuelta sobre Montevideo, como despedida.

A las 12.03 hs, ya sobre el Río de la Plata, ponen rumbo a Buenos Aires, último tramo del *raid* y coronación del mismo.

Vuelan con la seguridad de llegar a Buenos Aires, porque el tiempo es bueno y el vuelo se hace sobre el Río de la Plata, aguas tranquilas.



Montevideo: comienza la carrera del *Plus Ultra* para levantar vuelo en aguas del Río de la Plata

A las 12.08 Rada avisa que la tubería de gasolina que se había rajado en Río de Janeiro, sobre la que él había puesto un manguito de goma con bridas, al aflojarse una de estas perdía gotas de gasolina.

Teniendo en cuenta que las aguas del río estaban tranquilas, consideraron prudente acuatizar y, sin parar los motores, ajustar las bridas para evitar la fuga de gasolina.

No sabían que este acuatizaje, visto desde Montevideo, iba a causar alarma en Buenos Aires y sería inmediatamente transmitido por cablegrama a España, causando allí también inquietud.



Punta Espinillo (Departamento de Montevideo)

A las 12.10 acuatizaron frente a Punta Espinillo (departamento de Montevideo), a unos seis kilómetros al sudoeste del pueblo de Santiago Vázquez y de la desembocadura del río Santa Lucía en el Río de la Plata.

Reanudaron el vuelo a las 12.16 hs

A las 12.30 perdían de vista a Montevideo y tampoco veían las orillas del río.

Cambiaron la hora de los relojes, ya que la Argentina tenía en ese momento una hora (menos) de diferencia con Montevideo.

Poco antes de las 12.00 (hora argentina) pasaban por el puerto de La Plata (Berisso), bien identificable, ya que se compone de dos

malecones paralelos que salen perpendiculares a la costa, avanzando dentro del río.



Puerto de Berisso. Salida al Río de la Plata (actual)

Sobre el mediodía empiezan a divisar el manto negro atmosférico que se extiende sobre Buenos Aires, elevándose hasta cerca de los 500 metros.

A las 12.14 hs. alcanzan la vertical Buenos Aires y comienzan el sobrevuelo de la ciudad, emocionados y comprendiendo -a la vez- la emoción del pueblo que los contempla y se expresa con inmensa algarabía.

Sobrevuelan la estatua de Colón, como lo prometieran cuando, en la salida, rodearan con las alas del *Plus Ultra* el modesto monumento erigido

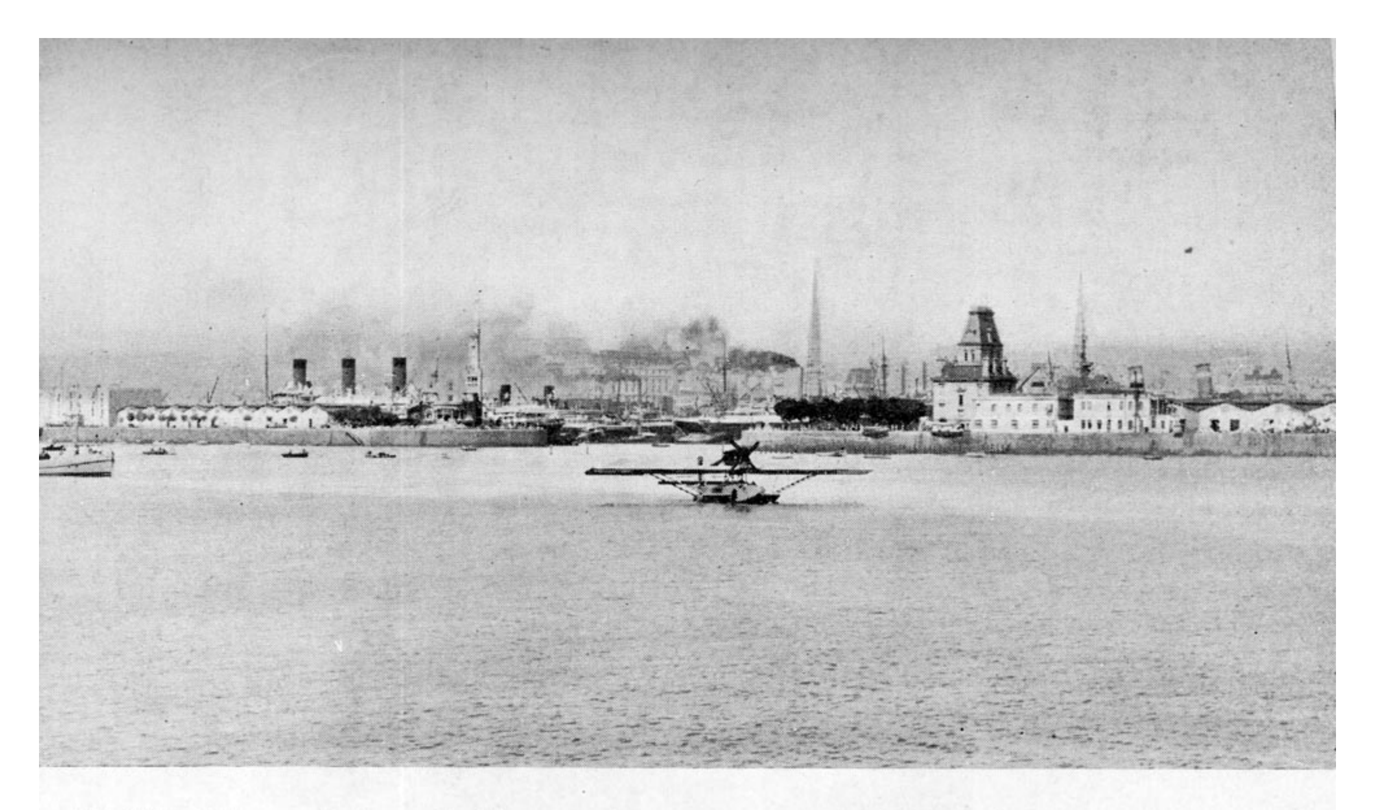
A las 12.27 descienden sobre las aguas del antepuerto, deteniéndose en un momento que queda marcado en la historia.



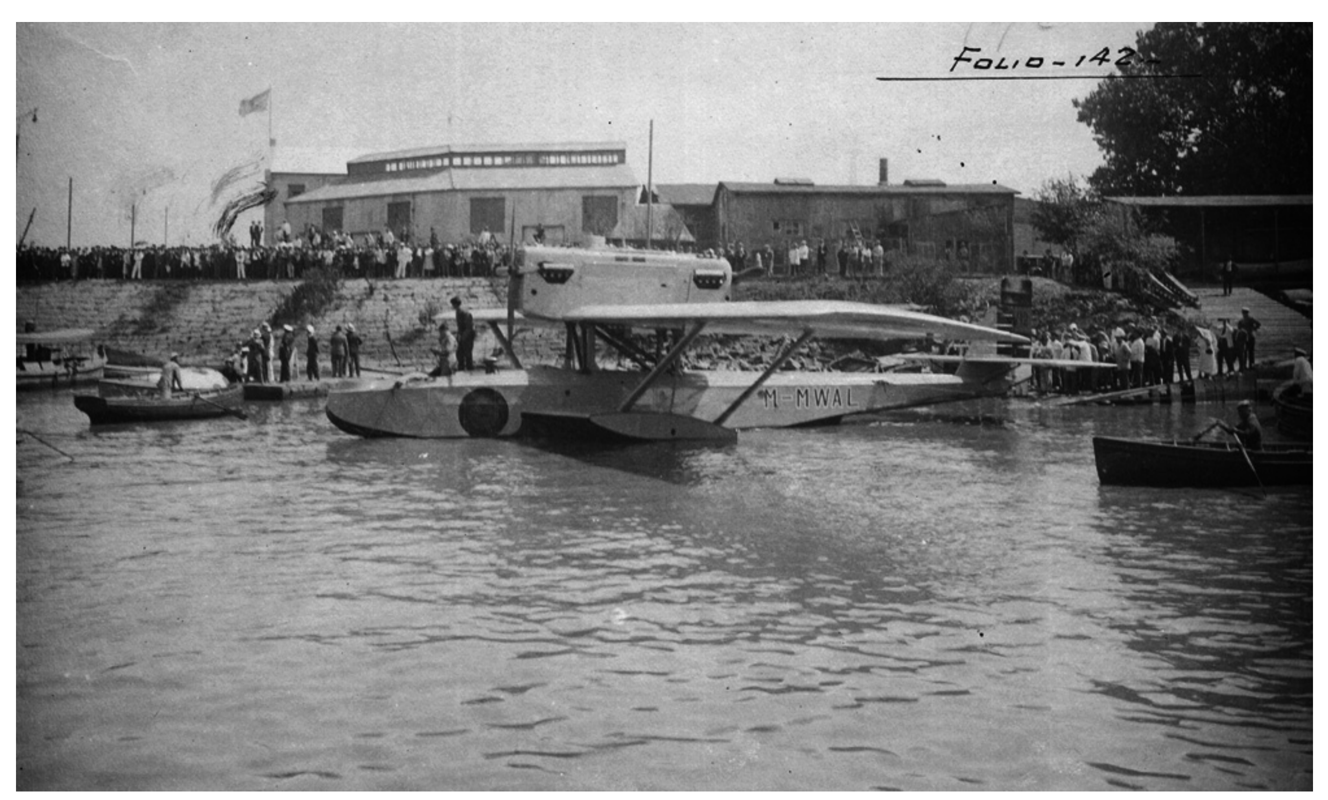
Instante en que la aeronave triunfal dió término a su viaje, posándose sobre las aguas del Plata, junto a los muelles de la capital argentina.

En rápida navegación entra por la boca del puerto, dirigiéndose a la boya marcada para el anclaje.

A las 13.03 hora uruguaya volaban sobre Montevideo y a las 12.14 hora argentina lo hacían sobre Buenos Aires, recorriendo esta etapa de 220 kilómetros en una hora once minutos, a una velocidad media de 183 kilómetros hora.



El *Plus Ultra* anclado en la dársena Norte del puerto de Buenos Aires. A la izquierda se ve la torre del Yoth Club.



El *Plus Ultra* en el puerto de Buenos Aires
(Archivo histórico de Vías Navegables - Ministerio de Obras Públicas)

Resumen

Las etapas del *raid* fueron cubiertas con las distancias y tiempos siguientes:

Palos-Las Palmas................	1.300 km.,	8 hs.	Media 163 km. hora
Las Palmas-Porto Praia......	1.745 —	9 hs. 50 m. —	178 —
Porto Praia-Noronha..........	2.305 —	12 hs. 40 m. —	181 —
Noronha-Pernambuco........	540 —	3 hs. 38 m. —	150 —
Pernambuco-Rio Janeiro....	2.100 —	12 hs. 15 m. —	171 —
Río Janeiro-Montevideo.....	2.060 —	12 hs. 05 m. —	171 —
Montevideo-Buenos Aires..	220 —	1 h. 11 m. —	183 —
Distancia total...................	10.270 km.,	59 hs. 39 m. —	172 km. hora

MADRID DIA 11 DE FEBRERO DE 1926 NUMERO SUELTO 10 CENTS.

ABC

DIARIO ILUSTRADO. AÑO VIGÉSIMOSEGUNDO N.° 7.212

MADRID: UN MES, 3 PESETAS. PROVINCIAS: TRES MESES, 9. AMÉRICA Y PORTUGAL: TRES MESES, 10 PESETAS EXTRANJERO: TRES MESES, 25 PESETAS. REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: SERRANO, 55, MADRID. APARTADO N.° 43.

PLUS·ULTRA

M-MWAL

¡VIVA ESPAÑA!

EL "PLUS ULTRA" EN SU GLORIOSO "RAID" PALOS-BUENOS AIRES

Portada del *ABC*, de Madrid, del 11 de febrero de 1926

Ciudad de Buenos Aires

Desde el día 9, una multitud esperaba la llegada del *Plus Ultra* a orillas del Río de la Plata.

La emisora de radio LOZ Broadcasting Radio Diario La Nación comunicaba las novedades del viaje, recibidas por medio de los entonces escasos y elementales receptores y, también, por medio de los altavoces instalados en camiones del periódico "*La Nación*", estacionados en diversos sitios de la avenida Costanera y su balneario municipal. Por este medio la multitud que esperaba a los intrépidos españoles, se enteró que la llegada sería el 10 de febrero.



Buenos Aires.—El público frente al edificio del gran periódico *La Prensa*, en espera de noticias el día de la llegada de Franco a Montevideo.

Muchas personas retornaron el día 9 a sus hogares o fueron a seguir las noticias a la calle Florida, frente a la sede de los periódicos *La*

Nación y *La Prensa*, en la Avenida de Mayo; aunque muchos otros decidieron pasar la noche veraniega en la Costanera Norte, para no perder sus lugares.

El día 10, hacia el mediodía, en el horizonte, sobre las aguas del Río de la Plata, por el sudeste, en dirección a Montevideo, apareció un punto oscuro que fue agrandándose, arrancando una ovación continua en la muchedumbre que solo era superada, por momentos, por las bombas de estruendo y las sirenas de barcos anclados en el puerto metropolitano y de los diarios capitalinos.

Las personas ubicadas en la zona norte del puerto metropolitano fueron quienes mejor avistaron el hidroavión *Plus Ultra*, cuya silueta se veía minuto a minuto con mayor claridad, en un cielo límpido.

El *Plus Ultra* se acercó a la costa bonaerense y evolucionó sobre la ciudad, en medio de manifestaciones de júbilo de la multitud.

Todos, salvo los enfermos, salieron a las calles. Entre ellos, Esteban Araiz Rodrigo, que aquél 10 de febrero dejó su trabajo en hotel *Apolo* para dirigirse a la Costanera, donde dio rienda suelta a su emoción ya que aunque nadie le creía cuando lo decía, era tío del joven mecánico procedente de un hogar de artesanos de Catarroso, Navarra -entonces de 23 años- Pablo Rada Ustarroz.

El comercio callejero incrementó considerablemente las ventas y los típicos vendedores ambulantes que se acercaron a la zona norte del puerto metropolitano, agotaron sus existencias de bocadillos, limonada, barquillos y confituras.



Esteban Araiz Rodrigo y su sobrino Pablo Rada Ustarroz

Dos aviones de la Armada Argentina se sumaron a otros que evolucionaban sobre el puerto.

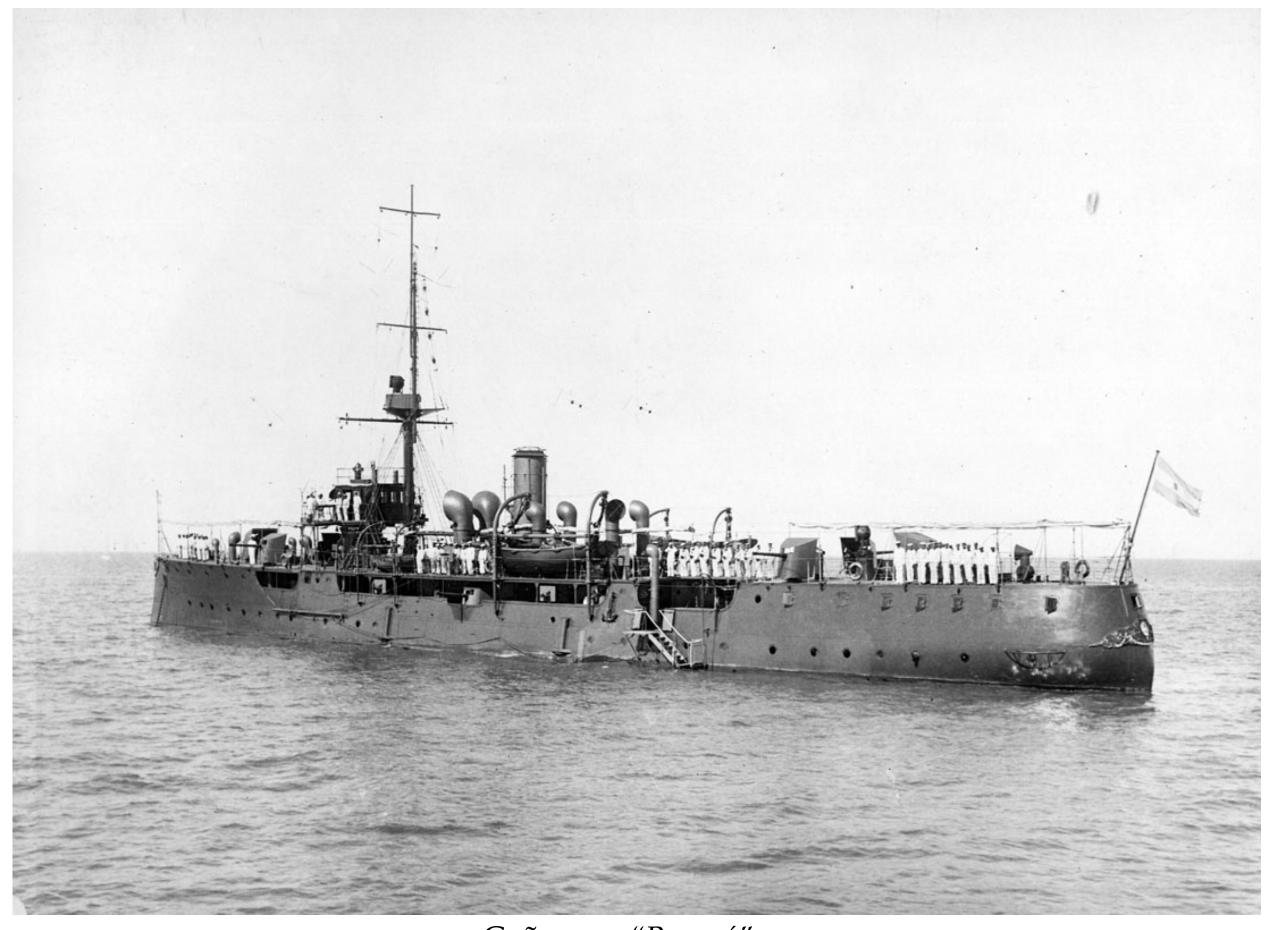
El 9 de febrero, el presidente argentino Marcelo Torcuato de Alvear y su esposa Regina Pacini de Alvear, interrumpieron sus vacaciones veraniegas en Mar del Plata, retornando a Buenos Aires, para llegar a la recepción oficial que se dio a los pilotos.

El presidente argentino Marcelo Torcuato de Alvear y su esposa Regina Pacini de Alvear, en la residencia *Izpaster*, de Mar del Plata. (*Caras y caretas*)

El 10, desde un balcón de la Casa Rosada (sede del Gobierno argentino), el presidente Marcelo Torcuato de Alvear, con binoculares, observaba detenidamente el cielo, sobre el Río de la Plata, siguiendo el acercamiento de la aeronave española.

A las 12.27 horas, acuatizaba en aguas del Río de la Plata el *Plus Ultra*, aclamado por miles de argentinos, españoles y residentes de otras nacionalidades, que vitoreaban a España y a los aeronautas.

La ovación de la multitud se hace ensordecedora. Los hombres lanzan sus sombreros al aire, mientras la marinería de los barcos de guerra y mercantes vitorea con entusiasmo.



Cañonera *"Paraná"*

Poco después llega a la borda del hidroavión una lancha a motor de la cañonera argentina *Paraná*, llevando al consejero de la embajada de España Sr. Danvila y al doctor Del Rayo, ferrolano, como Franco. Este ha recibido un radiograma de la madre de Franco, diciendo: *"Abrace en mi nombre a mi hijo cuando pise tierra en esa"* y el doctor Del Rayo así lo hace.

Ministro de Marina, almirante Manuel Tomás Domecq García

Entre el continuo sonar de las sirenas de las embarcaciones surtas en el puerto de Buenos Aires, los aviadores se trasladan en la lancha hacia el Arsenal Naval. Allí son recibidos por numerosos funcionarios, encabezados por el ministro de Marina, almirante Manuel Tomás Domecq García y el intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires, Carlos Martín Noël. El primero, en nombre del Gobierno nacional y el segundo por la ciudad, abrazan a Franco y a sus compañeros, dándoles la bienvenida.



Intendente municipal Carlos Martín Noël

Luego, en la carroza presidencial, acompañados del ministro y el intendente, entre aclamaciones, música de bandas militares y sonidos de sirenas y de las campanas de las iglesias echadas a vuelo, se dirigen a la Casa de Gobierno, donde llegan pasada la una de la tarde.

Entran con el intendente municipal y el representante de España, señor Danvila.

En el salón de recepciones estaba el presidente Marcelo Torcuato de Alvear, acompañado de ministros y altos funcionarios. Danvila se adelantó e hizo las presentaciones.

Alvear, emocionado, abrazó a Franco atinando a pronunciar estas palabras: *"Así, querida España…"*.

Cambiaron frases cordiales y Franco hizo entrega al presidente de la Nación Argentina del mensaje que, para él, recibiera del Rey D. Alfonso XIII, que Alvear leyó el alta voz.

Posteriormente, fue ofrecida una copa de champagne.

La llegada de la aeronave hispana se recordó durante mucho tiempo, siendo exaltada la hazaña de Franco y sus acompañantes, por todos los periódicos bonaerenses como motivo de orgullo para toda la estirpe iberoamericana.

Ante la trascendencia del hecho, el presidente Alvear propuso levantar sendos monumentos, en la Costanera porteña y otro en Huelva. Inmediatamente los empleados de la gran tienda *Harrod's* encabezaron una colecta, que fue seguida por su competidora *Gath & Chavez* y millares de aportantes.

Desde Málaga, el Rey Alfonso XIII siguió atentamente el desarrolló de la última etapa del viaje, a través de la *Compañía Italiana de Cables Telegráficos Submarinos (Italcable)*. Por medio de esta empresa el Rey hizo saber al comandante Franco su intención de mantener una conferencia cablegráfica, poco después del arribo a Buenos Aires, que se llevó a cabo a partir de las 15.05 horas del mismo día 10.

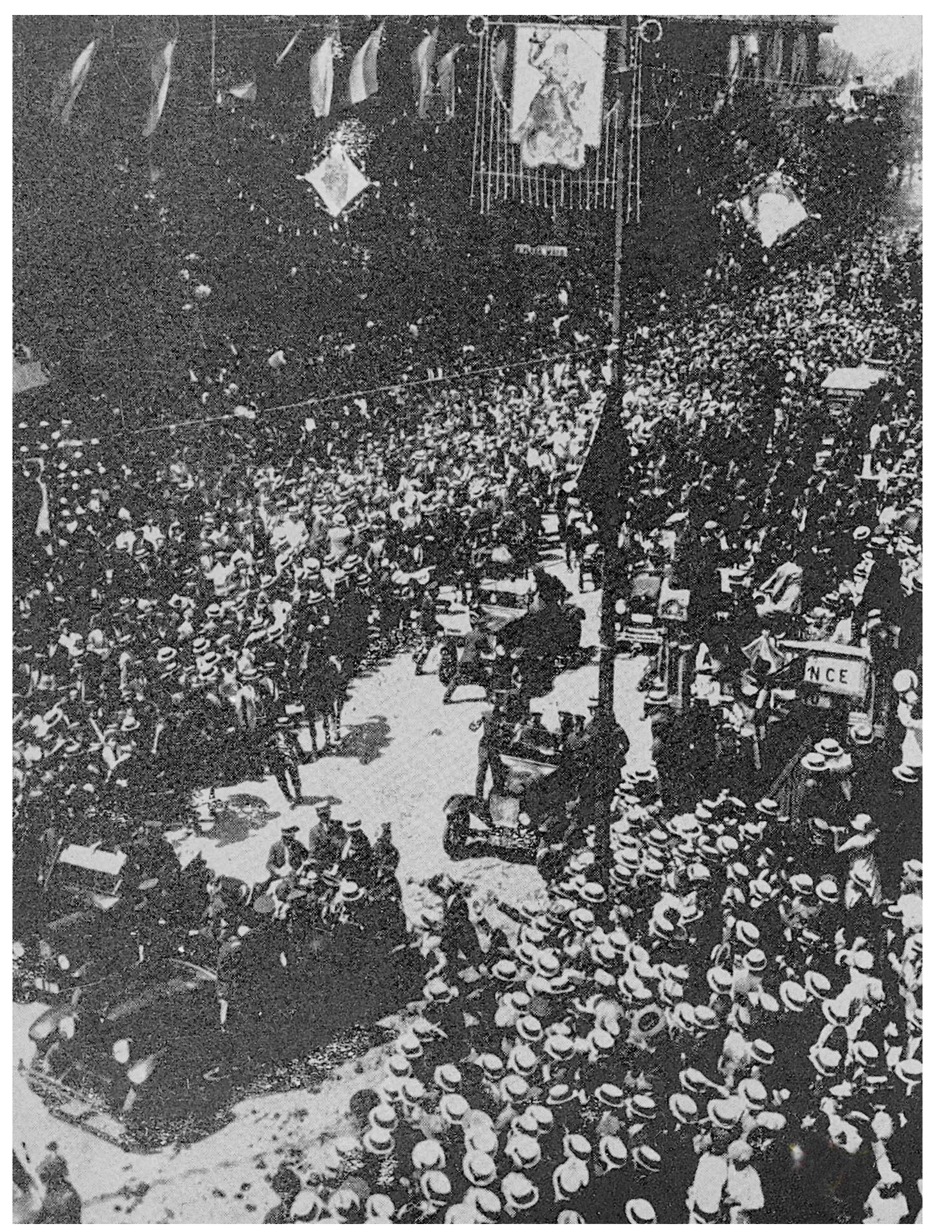
La compañía *Italcable*, de capital privado pero apoyada por el estado italiano, hizo posible que entre 1925 y 1970 Roma y Buenos Aires mantuvieran comunicaciones a través de un cable submarino que partiendo desde Anzio (Roma) pasaba por Barcelona, Málaga, Las Palmas de Gran Canaria, Cabo Verde, Fernando de Norohna (Pernambuco, Brasil), Río de Janeiro, Montevideo (Uruguay) y llegaba a Buenos Aires.





El cronista del diario "*La Nación*" describía los hechos en la edición del jueves 11 de febrero, en los siguientes términos: "*Estas calles*

adyacentes, a poco, quedaron materialmente obstruidas: tal era la afluencia de vehículos que pretendían pasar. Y como otra avalancha de vehículos venía del Sur, el tráfico en muchos sitios se paralizó completamente. Los agentes de Policía agitaban inútilmente su varita blanca. Por entre los automóviles y los tranvías la multitud se deslizaba, se corría hacia el puerto, con el temor de llegar demasiado tarde…".



En la avenida de Mayo. Caluroso recibimiento a los héroes del *Plus Ultra*.

Los títulos de la portada de esta edición estuvieron exclusivamente dedicados al acontecimiento: *"La llegada del Plus Ultra a Buenos Aires fue una apoteosis para España y para sus pilotos". "Sería ciertamente imposible imaginar un espectáculo más grandioso de multitud humana"."Heraldo de España". "Como recuerdo de la hazaña el Rey Alfonso designó gentiles hombres a Franco, Ruiz de Alda y Durán. En cuanto al mecánico Pablo Rada, dice el despacho enviado por Su Majestad a aquéllos, me reservo el demostrarle mi gratitud".*



Durán, Ruiz de Alda, un oficial de la Armada Argentina, Franco y Rada

Cabe tener presente que el Rey Alfonso XIII también decidió, posteriormente, otorgar una medalla para el mecánico Rada, ídolo de los obreros argentinos, que lo llevaron en andas.



Franco en su visita al Centro Gallego de Buenos Aires

Este vuelo tuvo, asimismo, trascendencia aero filatélica, por cuanto se transportó un paquete de correspondencia integrado por catorce piezas solamente, todas con la firma autógrafa del comandante Franco.

El *Plus Ultra* recorrió 10.270 Km. empleando 59 horas y 39 minutos de vuelo, en siete etapas, desarrolladas durante 19 días, con 7 jornadas de vuelo, a velocidad media de 171 kilómetros por hora.

"Heraldos de España"

(De la portada de "*La Nación*"-Buenos Aires, 11 de febrero de 1926)

El pueblo de la metrópoli ha salido al encuentro de los mensajeros de España con un grito de inmenso júbilo. El avión que descendió sobre el río con tan gallarda naturalidad de pájaro que va en lo alto del firmamento, sobre los anchos océanos cuyas brumas esconden los pliegues obscuros de la muerte, desencadenó en todos los pechos la fuerza del mismo latido y movió todas las manos en el mismo frenesí.

De este modo la ciudad nuestra, imantada por el uniforme sentimiento de alegría, acogió a los héroes y les expresó, con los rostros radiantes, con las voces estalladas en el espacio luminoso, lo que significa para la comunidad argentina la hazaña española, en el claro esplendor de su belleza heroica y en la severa esbeltez de su dignidad humana. Así repiten los hombres de la raza descubridora los hechos insignes que flamean en su historia, y en su historia se nos imponen con la ruda y gloriosa rotundez de una canción de gesta.

¿Quién no ha evocado en estos días de albricias triunfales a aquellos otros varones que surgieron del largo silencio de la meditación para lanzarse hacia las aguas tenebrosas, en el siglo en que el mundo tenía por límite un abismo de pavores? ¿Quién no ha pensado en las legiones que siguieron las huellas de las carabelas temerarias y débiles y se dispersaron por el Continente oculto en el misterio y le infundieron su espíritu y le dieron por acento la sonora potencia de su idioma? Y de nuevo, de la costa de Palos de Moguer (cita errónea; correspondía "***Palos de la Frontera***"), *donde se yergue el campanario tímido*

que plañió en su lengua de bronce el augurio de buena ventura en la eterna mañana de la partida, donde vaga todavía la sombra doliente del que veía en lo ignoto, de Palos de Moguer (referencia anterior, ***Palos de la Frontera***), *sumida en la austera melancolía de su soledad provinciana, han venido, cernidos sobre la ruta inmortal, para traer en sus alas obstinadas el saludo materno de España.*

Y han venido para decirnos con su actitud maravillosamente sencilla lo que es el alma profunda y fértil de España.

Esa España de poesía en la acción, de la fantasía gigantesca en los propósitos, del don de lo desmesurado, del amor a lo inabarcable, de la mirada en lo imposible, para domar así lo inabarcable y para vencer así lo imposible, esa España que midió la tierra, es la que hemos recibido ayer con el corazón estremecido en los que llegaron del otro lado del Atlántico alucinando de visiones. Y al encontrarse en Buenos Aires, enguirnaldada y empavesada, los navegantes magníficos podrán creer que están en su propio solar porque les hablamos con sus palabras, los proclamamos en el ritmo recio y melodioso en el que se meció su vida y les envolvemos en el arrebato de una ternura fraternal que revela la honda intimidad de la progenie hispánica.

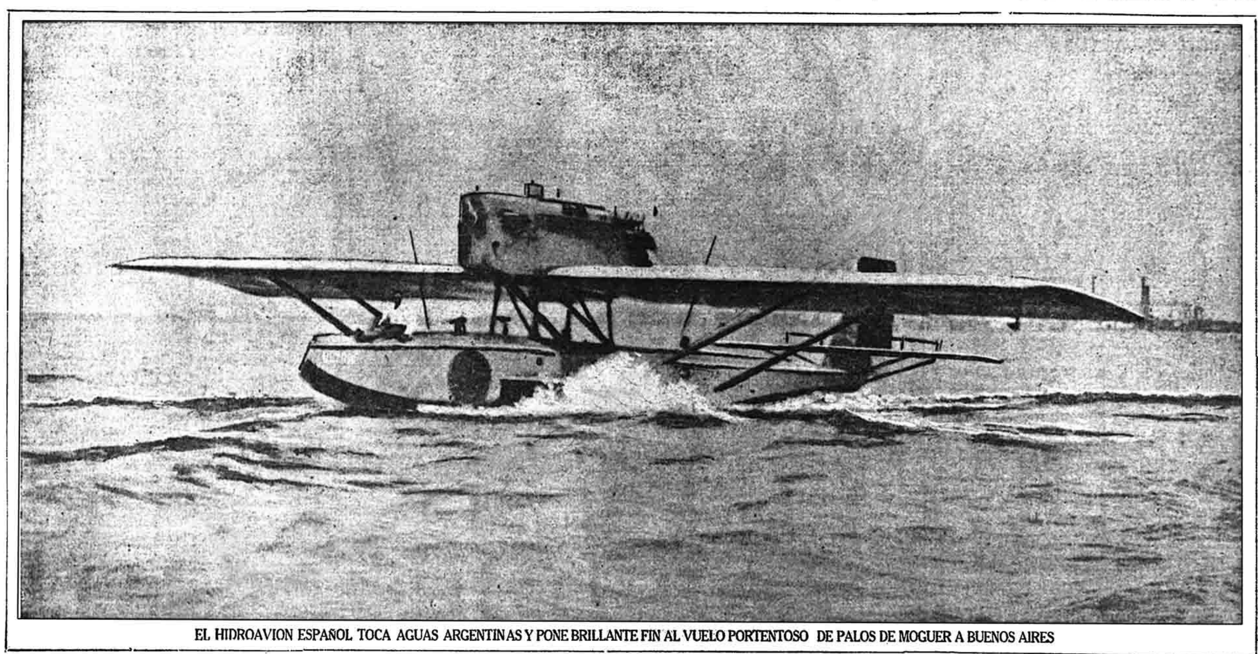
Son los bienvenidos en el seno de esta familia cordial, que sueña los sueños del caballero errante de la justicia, que ama en el verso español, que canta su regocijo en el cantar castellano y que ahora enarbola, bajo el cielo feliz, el pabellón de la Reina Católica, que flameó en el mástil de la Santa María y animó con su sangre y con su oro el ágil cuerpo del Plus Ultra.

DOS SECCIONES 1ª

LA NACION

Año LVII — Núm. 19.548 BUENOS AIRES, JUEVES 11 DE FEBRERO DE 1926

LA LLEGADA DEL PLUS ULTRA A BUENOS AIRES FUÉ UNA APOTEOSIS PARA ESPAÑA Y PARA SUS PILOTOS



EL HIDROAVION ESPAÑOL TOCA AGUAS ARGENTINAS Y PONE BRILLANTE FIN AL VUELO PORTENTOSO DE PALOS DE MOGUER A BUENOS AIRES



SERÍA CIERTAMENTE IMPOSIBLE IMAGINAR UN ESPECTÁCULO MÁS GRANDIOSO DE MULTITUD HUMANA

El cronista ha presenciado la inolvidable escena desde un rascacielos que yergue su mole frente al puerto, y refiere sus impresiones del día de ayer

LA GRADERIA DE UN TEATRO GIGANTESCO

Buenos Aires despertó ayer en la atmósfera del acontecimiento extraordinario. No sólo en las grandes avenidas y calles del centro, sino también en los barrios suburbanos reinaban la emoción, la expectativa y un cierto deseo intenso de que llegara cuanto antes la hora anunciada para el arribo del Plus Ultra. El embanderamiento, comenzado ayer, se propagó en toda la ciudad y cubrió totalmente algunos edificios con la multicolor vestidura de los paños simbólicos.

Mucha gente andaba por las calles desentendida de sus preocupaciones habituales y viviendo esas horas de expectativa intensa. La población parecía entregarse, íntegramente, a la emoción creciente.

UN CONTRASTE

Interesante era, para el observador que se sobreponía, por algunos minutos, a ese sentimiento general, el contraste entre el aspecto y el ambiente de las calles ayer y el que predominó el día anterior, con la incertidumbre, las noticias contradictorias y la casi angustia provocada por tal situación. Ayer, en cambio, todos veían claro, todos sentían la irradiación de la gran hora que se acercaba. Y como quiera que, desde la iniciación del vuelo, la ansiedad por esa hora no había cesado de profundizarse en la población porteña, como en todo el país, era visible ayer por la mañana, en todos los semblantes, el anticipado júbilo.

Y si el día anterior el gentío que se aglomeraba en demanda de noticias frente a los diarios se mantuvo en actitud perpleja, y los comentarios eran breves, casi en voz baja, casi tristes de tan ansiosos, ayer, por el contrario: en los grupos que se formaban y se disolvían y volvían a formarse, en los barrios centrales, se hablaba ruidosamente, se cambiaban impresiones entusiastas, y los conocidos se daban cita en tal o cual lugar del puerto o de las avenidas adyacentes.

LOS BARRIOS SUBURBANOS SE VACIARON DE GENTE

Hacia las 10 aumentó enormemente el gentío y el bullicio en el corazón de la ciudad. En cambio, los barrios suburbanos se iban vaciando.

Era preciso ver cómo llegaban atestados los tranvías y los ómnibus a esa hora. El tráfico, en algunas calles, se interrumpía completamente, tal era la afluencia de multitud que procedía de todos los extremos de la metrópoli, y también de las localidades cercanas a la Capital.

A esa misma hora los trenes, en Constitución, en el Retiro y en la estación del Oeste llegaban con un gentío inusitado.

La Plaza de Mayo, el Paseo Colón, todos los alrededores de la Casa de Gobierno ofrecían ya, a esa hora, un espectáculo de animación y de muchedumbre.

LA AVENIDA COSTANERA Y EL PUERTO A LAS 10

La Avenida Costanera fué también negreando, poco a poco, en toda su larga extensión. Mucha gente estaba allí desde temprano, por buscar un sitio estratégico o llevada, acaso, por una impaciencia incontenible. Todos sabían que el Plus Ultra estaba todavía en aguas de Montevideo y el comandante Franco en la ciudad. Y, sin embargo, la población quería ya estar junto al río, delante del vasto cielo abierto, cuya claridad azul hendirían las alas del pájaro espléndido.

EL PRIMER ESTREMECIMIENTO DEL PUBLICO

Cuando la multitud que aguardaba noticias frente a los altoparlantes de LA NACION supo, poco antes de las 11, que el comandante Franco se encaminaba al puerto de Montevideo, fué una gritería de júbilo desbordante, un júbilo que algunos minutos después llenó los aires de la ciudad.

Uno de nuestros cronistas, a esa hora, contempló, desde la Plaza Colón, el espectáculo de la población volcándose, literalmente, hacia la Avenida Costanera y hacia todas las dependencias del puerto. El Puerto Nuevo y todos los murallones y todos los sitios próximos al estuario, en una inmensa extensión fueron ocupados por el gentío. El muelle de pescadores era una larga línea negra de multitud apiñada, que negreaba también en todos los balcones y techos fronteros al río, y en todos los barcos surtos en las dársenas y en los diques. Y todos los barcos estaban vestidos de fiesta, como los edificios de la ciudad.

CUANDO EL PLUS ULTRA LEVANTABA EL VUELO

La inmensa emoción iba aumentando, mientras tanto, para llegar a una intensidad extraordinaria cuando las bombas y los altoparlantes anunciaron que el Plus Ultra, despedido con entusiasmo frenético por la Capital de la Nación vecina, había levantado el vuelo rumbo a Buenos Aires.

Muchos, desembocando a la carrera por las calles que conducían al puerto, alzaban involuntariamente los ojos al cielo, como si por un prodigio ya pudieran sorprender señales del arribo del Plus Ultra.

EL ENTUSIASMO, REY DEL TRAFICO

Estas calles adyacentes, a poco, quedaron materialmente obstruídas: tal era la afluencia de vehículos que pretendían pasar. Y como otra avalancha de vehículos venía del Sur, el tráfico en muchos sitios se paralizó completamente. Los agentes de Policía agitaban inútilmente su varita blanca. Por entre los automóviles y los tranvías la multitud se deslizaba, se corría hacia el puerto, con el temor de llegar demasiado tarde.

EL CRONISTA SUBE A UN RASCACIELO

El cronista, avasallado por el cuadro imponente, subía a esa hora a la azotea de un edificio de catorce pisos, frente a los diques.

Imposible imaginar un espectáculo más grandioso de multitud humana, en la serenidad del día radiante de sol.

Arriba, muy alto, sobre la ciudad y sobre el río, evolucionaba un verdadero enjambre de aeroplanos.

Abajo, el habitual aspecto de la Avenida Costanera, vasta avenida blanca a lo largo del murallón, había desaparecido. Aquello era una larga cinta negra trazada al borde del río, y entre esta cinta negra emergía como una irregular mancha verde la vegetación del jardín paralelo al veredón desaparecido.

Otra cinta negra, perpendicular a la otra, era el muelle de pescadores. Mirada con anteojos de larga vista, esta negrura metida en el río cobraba su realidad de muchedumbre, tan apiñada en toda su extensión, que parecía a punto de volcarse por ambos lados sobre el agua.

Sobre los murallones más distantes, en todo el Puerto Nuevo, en las terrazas y sobre los techos del Yacht Club, en cualquier dirección que se pusieran los anteojos, la muchedumbre se amontonaba, y uno la sentía bullir lejanamente y escrutar la profundidad del cielo, hacia el lado del mar.

LA GRADERIA DE UN TEATRO GIGANTESCO

Y, sin embargo, había un espectáculo infinitamente más extraordinario, y que llegaba a lo fantástico, si uno, en el techo de un edificio de catorce pisos, como era la situación de nuestro cronista, daba la espalda al río para contemplar la ciudad.

Habitualmente se domina, desde allí, el cuadro de los edificios formando escalas, en cualquier dirección de la visual, por la diferente altura de los edificios y la irregular disposición de las azoteas. Es un mar de pizarra, de ladrillo rojo, de ventanas y puertas infinitas, formando irregulares semicírculos, graderías de casas coronadas de bohardillas y de torrecillas afiladas. Imagínese ahora este mar de edificios y de techos, esta inmensa fachada de la ciudad inmensa, negra de gentío como abajo las avenidas del puerto. Racimos de gentío negro irregularmente apiñado, y desbordando también, como a punto de caerse, en las explanadas de los techos. Era algo como la gigantesca, colosal gradería de un teatro construído frente al río.

"Esto no se ha visto nunca", dijo alguien con voz casi trémula, a nuestro lado, ante la grandiosidad de este teatro lleno de público que era la población empinada sobre la ciudad.

DETALLES DEL ESPECTACULO FANTASTICO

Era preciso sobreponerse a la grandiosidad única de este cuadro para poder fijar la atención en los interesantes detalles: algunas torrecillas de rascacielos no sólo estaban como abrazadas por una cinta negra de espectadores, sino que también soportaban algunos en sus coronamientos de estaño.

En algún sitio de la gigantesca gradería, la roja armazón de hierro de algún edificio en construcción tenía, parados sobre los tirantes y sosteniéndose, filas simétricas, superpuestas, de gentío. En los tirantes más altos, las cabezas en fila de estos espectadores se diseñaban sobre el espacio.

Filas dobles de público se alineaban, en otros sitios, sobre cornisas anchas, a cincuenta metros del suelo.

El espectáculo daba vértigo. Y mientras tanto, arriba, los aeroplanos seguían evolucionando, describiendo círculos, acercándose o distanciándose entre sí. Algunos subían tan alto en el cielo que eran apenas una línea horizontal en el azul. Casi todos subían, hacia mediodía, subían más allá de los tres mil metros de altura, porque sus pilotos querían avistar cuanto antes el hidroavión glorioso que venía.

Y llegó el momento, cuando el inmenso anhelo de aquella muchedumbre que hormigueaba abajo, y de aquella otra extendida arriba, en la gradería fantástica que formaba la ciudad, subía también, de todos los pechos, y se tendía hacia el horizonte abierto.

EL ASPECTO DEL RIO

El río, en una vasta extensión circundante del sitio en que debía acuatizar el Plus Ultra, ofrecía también un aspecto inusitado. Multitud de embarcaciones se movían, evolucionando lentamente, hinchadas las velas o navegando a motor.

De vez en cuando un aeroplano bajaba, rasando casi las aguas y alguno enfilando la Avenida Costanera. El ronquido de sus motores parecía desahogar también la común ansiedad.

UN PUNTO INDECISO EN EL CIELO

Eran las 12.10. Algunos espectadores, con gemelos poderosos, alcanzaron a distinguir el hidroavión transatlántico.

Minutos después, todos advirtieron su presencia en el espacio, como un punto indeciso que fluctuaba, visible apenas, por su color, en el cielo radiante de sol.

Un vago rumor se alzó de la multitud, seguido de un silencio unánime. La emoción, por una parte, y luego la necesidad de verlo diseñarse con más claridad en el espacio, contenía todos los ánimos.

LLEGAN LOS GRANDES MOMENTOS DE EMOCION

Pero, de pronto, la sirena de un barco, después otra sirena, y todas las sirenas en la inmensa extensión del puerto llenaron los ámbitos con su sonido estridente.

Bombas de estruendo estallaban en la ciudad, sobre la multitud apiñada en los techos, y la sensación enorme de la hora esperada penetró la atmósfera y las almas.

En el techo del rascacielo, nuestro cronista puede experimentar intensamente esa sensación extraordinaria, mientras subía, desde abajo, el rumor del vocerío popular, y la claridad del sol se reflejaba en las alas blancas del Plus Ultra.

ABRIA EL AIRE COMO UN HIPOGRIFO

Venía rectamente hacia el corazón de la ciudad, con la velocidad vertiginosa que le daba el funcionamiento de sus dos hélices. Avanzaba alto simultáneo de sus dos hélices. Avanzaba alto, muy alto, como si quisiera avistar toda la ciudad antes de llegar a ella. El monoplano, grande, poderoso, parecía abrir los aires como un hipógrifo, y se agrandaba rápidamente. La claridad del sol brilló más vivamente sobre las alas blancas.

Todas las miradas estaban fijas, atónitas, y el ardiente júbilo se contenía aún.

En cierto momento, el Plus Ultra viró hacia el Norte, y voló durante un trecho así, para enfilar de nuevo hacia la ciudad.

A medida que se acercaba podía apreciarse mejor su magnífica armazón, su gran tamaño y la soberbia impulsión de su vuelo.

Entre la multitud de aeroplanos que circulaban a su alrededor, el Plus Ultra se adelantó, señoreándolos a todos, como un rey del espacio.

AL VOLAR SOBRE LA CIUDAD

La gallardía de su vuelo infundía asombro. Penetró, descendiendo algo, en el perímetro de la ciudad.

Ese fué un minuto cuya intensidad es más fácil recordar, sentir o imaginar que describirlo.

Todas las campanas de la ciudad echadas a vuelo mezclaron al clamoreo de la multitud su sonido argentino. Y este sonido era bello en la apoteosis que saludaba al héroe de España.

El Plus Ultra describió sobre la ciudad un vasto círculo, como envolviéndola en un inmenso abrazo simbólico.

Luego, descendiendo algo más, describió otro círculo, más pequeño, y otro más pequeño aun, antes de tender con su vuelo, ante la mirada ardiente de la multitud, la línea oblicua que puso al Plus Ultra en las aguas de nuestra patria.

Por intermedio de La Nación, los tripulantes del Plus Ultra envían un saludo para el pueblo y el ejército argentino

Ramón Franco

UN AUTOGRAFO QUE NOS FUE ENTREGADO AYER POR EL COMANDANTE FRANCO POCO DESPUES DE SU LLEGADA

HERALDOS DE ESPAÑA

El pueblo de la metrópoli ha salido al encuentro de los mensajeros de España con un grito de inmenso júbilo. El avión que descendió sobre el río con tan gallarda naturalidad de pájaro que va en lo alto del firmamento, sobre los anchos océanos cuyas brumas esconden los pliegues obscuros de la muerte, desencadenó en todos los pechos la fuerza del mismo latido y movió todas las manos en el mismo frenesí. De este modo la ciudad nuestra, imantada por el uniforme sentimiento de alegría, acogió a los héroes y les expresó, con los rostros radiantes, con las voces estalladas en el espacio luminoso, lo que significa para la comunidad argentina la hazaña española, en el claro esplendor de su belleza heroica y en la severa esbeltez de su dignidad humana. Así repiten los hombres de la raza descubridora los hechos insignes que llamean en su historia y en su historia se nos imponen con la ruda y gloriosa rotundez de una canción de gesta. ¿Quién no ha evocado en estos días de albricias triunfales a aquellos otros varones que surgieron del largo silencio de la meditación para lanzarse hacia las aguas tenebrosas, en el siglo en que el mundo tenía por límite un abismo de pavores? ¿Quién no ha pensado en las legiones que siguieron las huellas de las carabelas temerarias y débiles y se dispersaron por el Continente oculto en el misterio y le infundieron su espíritu y le dieron por acento la sonora potencia de su idioma? Y de nuevo, de la costa de Palos de Moguer, donde se yergue el campanario tímido que plañió en su lengua de bronce el augurio de buena ventura en la eterna mañana de la partida, donde vaga todavía la sombra doliente del que veía en lo ignoto, de Palos de Moguer, sumida en la austera melancolía de su soledad provinciana, han venido, cernidos sobre la ruta inmortal, para traer en sus alas obstinadas el saludo materno de España. Y han venido para decirnos con su actitud maravillosamente sencilla lo que es el alma profunda y fértil de España. Esa España de poesía en la acción, de la fantasía gigantesca en los propósitos, del don de lo desmesurado, del amor a lo inabarcable, de la mirada en lo imposible, para domar así lo inabarcable y para vencer así lo imposible, esa España que midió la tierra, es la que hemos recibido ayer con el corazón estremecido en los que llegaron del otro lado del Atlántico alucinando de visiones. Y al encontrarse en Buenos Aires, enguirnaldada y empavesada, los navegantes magníficos podrán creer que están en su propio solar porque les hablamos con sus palabras, los proclamamos en el ritmo recio y melodioso en que se meció su vida y les envolvemos en el arrebato de una ternura fraternal que revela la honda intimidad de la progenie hispánica. Son los bienvenidos en el seno de esta familia cordial, que sueña los sueños del caballero errante de la justicia, que ama en el verso español, que canta su regocijo en el cantar castellano y que ahora enarbola, bajo el cielo feliz, el pabellón de la Reina Católica, que flameó en el mástil de la Santa María y animó con su sangre y con su oro el ágil cuerpo del Plus Ultra.

COMO RECUERDO DE LA HAZAÑA EL REY ALFONSO DESIGNÓ GENTILESHOMBRES A FRANCO, RUIZ DE ALDA Y DURÁN

En cuanto al mecánico Pablo Rada, dice el despacho enviado por Su Majestad a aquéllos, me reservo el demostrarle mi gratitud

FUE INDULTADO UN LEGIONARIO FERROLANO

El rey Alfonso, que se encuentra desde ayer por la mañana en Málaga, se manifestó interesadísimo en conocer la forma cómo se sabía desarrollado el raid.

El soberano español, si bien había seguido con marcado interés las alternativas del magnífico vuelo, desconocía los detalles concernientes a las etapas cubiertas desde Fernando de Noronha hasta esta Capital.

Así es que inmediatamente de su llegada a Málaga pidió a las oficinas que allí tiene establecidas la Compañía Italiana de Cables Telegráficos Submarinos le informara del arribo del comandante Franco a Buenos Aires, como también que le comunicara su deseo de mantener con él una conferencia cablegráfica.

Pocos instantes después, el presidente del Comité local de la citada Compañía, Ing. Zamboni, puso en conocimiento del comandante Franco los deseos expresados por el rey Alfonso, conviniéndose en el acto que la conferencia se realizaría desde las oficinas del Italcable, a las 15, lo cual le fué transmitido enseguida al monarca.

En esta circunstancia, el aviador español significó al Ing. Zamboni su más profundo agradecimiento por los importantes servicios que le había prestado el Italcable durante todas las etapas de su vuelo, los cuales — agregó — resultaron eficacísimos y de gran utilidad para el buen éxito de la magna empresa.

TELEGRAMA DEL REY ALFONSO

Informado el rey de España que el comandante Franco había acuatizado con toda felicidad en el puerto de Buenos Aires, le envió el siguiente cablegrama:

"Para Franco. Presente el rey, que te felicita de todo corazón por la hermosa hazaña que acabas de realizar. Hazme el favor de adelantarme detalles del viaje, e incidentes que hayas tenido, sobre todo después de haber pasado por Fernando de Noronha y el regreso a amarrizar en aquellas aguas. (Firmado): Alfonso XIII".

EL INFORME DE FRANCO

A las 14.45, aproximadamente, el comandante Franco, acompañado por el ministro de España, Sr. Danvila, abandonó su residencia para dirigirse en automóvil a las oficinas de la Compañía Italiana de Cables. En todo el trayecto recorrido el público, al reconocerlo, le hizo objeto de nuevas y calurosas manifestaciones de simpatía.

En el local del Italcable fué recibido por los miembros del Comité, quienes le informaron que el rey Alfonso aguardaba ya en las oficinas de Málaga.

En seguida el comandante Franco tomó ubicación en uno de los escritorios contiguos a la sala de transmisión e inició la redacción del informe que le pidiera su soberano.

A medida que iban poniendo fin a las cuartillas, éstas eran pasadas al telegrafista que mantenía constante comunicación con Málaga, efectuándose la transmisión en un período de tiempo que no alcanzaba siquiera a un minuto, lo que da una idea de la rapidez con que le era dable conocer a Alfonso XIII el relato que le estaba haciendo de su vuelo el piloto español.

La primera palabra de la primer cuartilla del informe producido fué transmitida a las 15.5, y la final a las 15.40, recibiéndose pocos minutos después la respuesta del rey.

He aquí el texto del informe:

"Señor: Los tripulantes del Plus Ultra consideran el mayor galardón la felicitación de Vuestra Majestad y dan un viva al rey".

De Porto Praia a Noronha

"Salimos tarde de Porto Praia por dificultades producidas por la marejada, a 900 kilómetros de la costa americana, que, precisamos, con el radiogonómetro de la estación de Olinda (Pernambuco). Después encontramos un vapor en la ruta, que nos dió su situación dentro de nuestra derrota. Viendo que no llegábamos de día a Fernando de Noronha

Portada de *La Nación*, de Buenos Aires, del 11 de febrero de 1926

Consecuencias del vuelo

El Rey de España Alfonso XIII, donó el *Plus Ultra* a la Nación Argentina, habiendo servido como avión de la Armada Argentina, realizando, entre otros, servicios postales como avión correo, especialmente en el sur del país, hasta que fuera retirado del servicio. Posteriormente, ya casi en estado de abandono, estuvo en un depósito en San Andrés de Giles (provincia de Buenos Aires), hasta que en diciembre de 1936, pasó al Museo Histórico de Luján, donde se lo expone desde 1940.



El *Plus Ultra* en el Museo de Luján

Actualmente integra el patrimonio histórico del Complejo Museográfico Provincial "*Enrique Udaondo*" de Luján, provincia de Buenos Aires, encontrándose en el Área II del Museo de Transporte, del referido Complejo Museográfico.



Réplica del *Plus Ultra* en el Museo del Aire de Cuatro Vientos (Madrid)

El *Plus Ultra* sólo se ha movido de Argentina en dos ocasiones desde el 10 de febrero de 1926: la primera en la década de los años '60 para ser mostrado en Feria del Campo de Madrid y la segunda en los años '80 para su restauración en España, siendo que debido al mal estado general de la aeronave, se determinó que requería una reconstrucción

casi completa. Por ello, se procedió a hacer una restauración general, limitada, orientada a su exhibición en un museo.

Tras la restauración, al cabo de tres años en España, el 17 de agosto de 1988, el pueblo y el gobierno de Luján recibieron nuevamente al *Plus Ultra*. Entonces, el representante del Instituto de Cooperación Iberoamericana dijo:

"El 10 de febrero de 1926 los tripulantes del hidroavión que hoy os devolvemos restaurado, trajeron a la Argentina el mensaje de solidaridad del pueblo español para que nuestros pueblos alcancen el bienestar social, la paz, la libertad y la democracia".

En España, el Museo del Aire, situado en el aeródromo de Cuatro Vientos (en la carretera nacional N-V, Madrid) guarda y exhibe una réplica del mismo.

El 11 de marzo de 1926, la tripulación de la aeronave emprendió el viaje de regreso a España a bordo del crucero *ARA "Buenos Aires*" de la Armada Argentina, que llegó al primer puerto español de su derrotero, el de Las Palmas de Gran Canaria, a las 01:00 de la madrugada del 2 de abril, levando anclas a las 18.00 horas del mismo día, hacia Palos de la Frontera (Huelva) donde arribaron el 5 de abril, siendo recibidos por gran número de entusiasmadas personas. Allí, S.M. el Rey D. Alfonso XIII y el general Miguel Primo de Rivera, aguardaban a bordo del crucero *Cataluña*.

El 4 de abril varias escuadrillas de los grupos basados en Madrid volaron con destino a La Tablada (Sevilla), mientras cinco *Dornier Wal* de

Atalayón, con el nuevo jefe de la base, capitán Rafael Llorente Sola, se desplazaban de Melilla a Huelva.

El Servicio de Aviación se aprestaba a recibir a los primeros héroes del aire españoles con renombre internacional, que llegarían en el crucero argentino *Buenos Aires* al día siguiente. Como escribiera el capitán Ibarra, uno de los pilotos del Atalayón, Huelva estaba imponente de gentío, animación y entusiasmo.



El crucero Buenos Aires, en la Base Naval de Puerto Belgrano (Puerto Militar-Bahía Blanca)

La llegada del crucero argentino fue saludado por ciento cuarenta aviones que partieran del aeropuerto sevillano de La Tablada; entre ellos

doce hidroaviones. Fue la mayor concentración aérea organizada en España, pues cuando regresó el Jesús del Gran Poder, en 1929, fueron ciento veinte aviones los que recibieron en Cádiz a los pilotos Jiménez e Iglesias.

A las 8 del lunes 5 de abril, los cinco *Dornier Wal* partieron en formación, encontrando al *Buenos Aires* a unas 10 millas de la desembocadura del Tinto, en el preciso momento en que el crucero argentino se encontraba con el *Blas de Lezo* y la flotilla de submarinos españoles. Los hidroaviones pasaron varias veces muy bajos para saludarlos, como también lo hicieran todas las aeronaves participantes.

El rey esperaba a bordo del crucero *Cataluña*.

En esos momentos, casi minuto por minuto, despegaban en Cuatro Vientos (Madrid), iniciando un nuevo *raid* y un largo recorrido hacia Filipinas, tres *Breguet 19* de los capitanes Rafael Martínez Esteve, Eduardo González Gallarza y Joaquín Loriga Taboada.

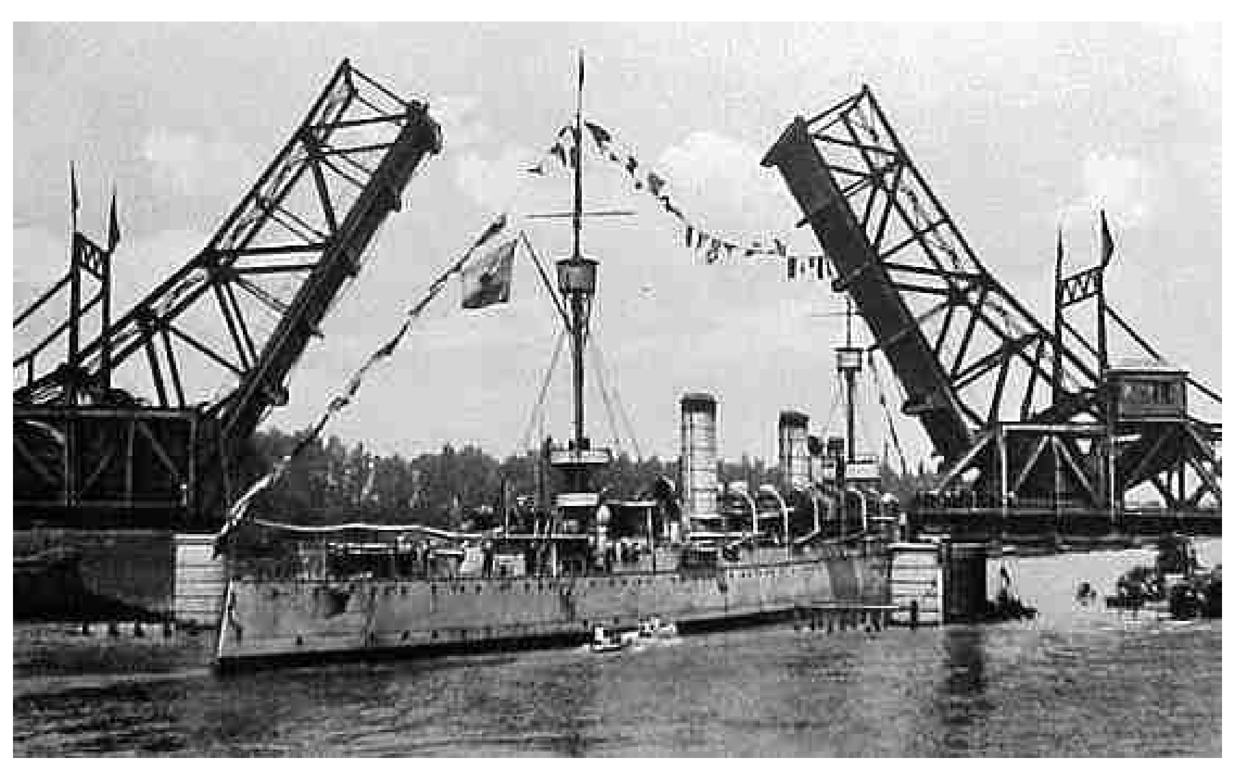
Tras el cruce del Atlántico y haber llegado a Palos de la Frontera, ya con el Rey D. Alfonso XII a bordo, el crucero entró por Sanlúcar de Barrameda a las marismas del Guadalquivir, poniendo proa hacia Sevilla.

El rey Alfonso XIII y el general Miguel Primo de Rivera quisieron que la llegada a España de los aviadores en el crucero Buenos Aires representara un homenaje al aeródromo de Tablada y Sevilla.

El crucero argentino fue el primer navío en navegar por la Corta de Alfonso XIII -popularmente Tablada- al llegar a Sevilla, el 6 de abril de

1926 y en cruzar el puente de Alfonso XIII, que fue inaugurado por el rey desde el ARA *Buenos Aires*.

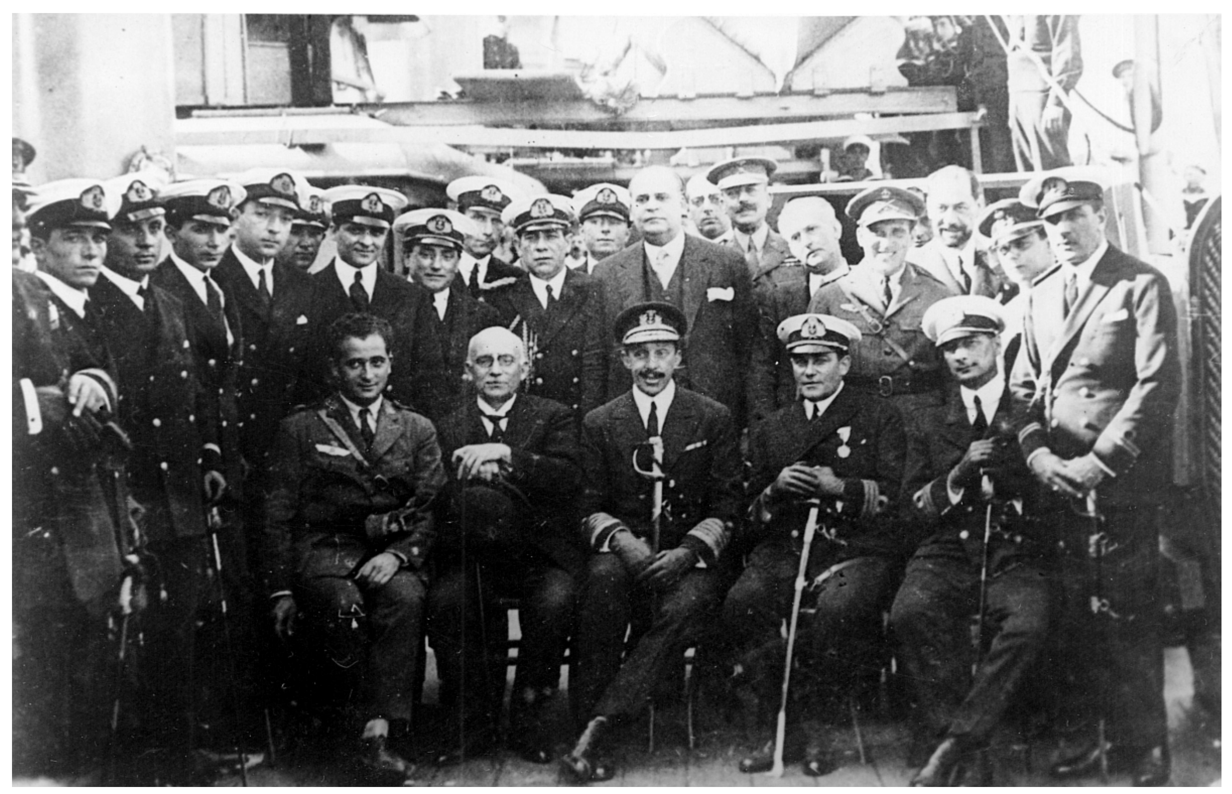
Era el segundo puente construido en Sevilla sobre el Guadalquivir, tras el Puente de Triana y el primero basculante. Conocido popularmente como Puente de Hierro, permitía pasar el canal de Alfonso XIII (la dársena).



El crucero Buenos Aires, navegando por el río Guadalquivir, atraviesa el puente de Alfonso XIII, en Sevilla.

Sustituido en 1992 por el Puente de las Delicias, fue cerrado tanto al tráfico rodado como al peatonal, siendo finalmente desmontado de su emplazamiento original en 1998, ya que, según la junta de obras del puerto, el puente de hierro limitaba la manga y eslora máxima, dificultando la navegación.

Ese día, 6 de abril, las aeronaves que recibieran al crucero en Palos de la Frontera, volvían a sobrevolar el Guadalquivir, saludando al Rey, a los tripulantes del *Plus Ul*tra y al crucero argentino al llegar a Sevilla.



Alfonso XIII, con Ramón Franco, oficiales argentinos y españoles y personalidades civiles, a bordo del ARA *Buenos Aires*

El crucero aregentino tuvo el privilegio de enarbolar el estandarte Real, siendo la primera nave de la Armada Argentina que lo llevara.

La noche del 6 de abril, ante el sumiller de Corps, D. José de Saavedra y Salamanca, segundo marques de Viana, juraron el cargo de gentileshombres el comandante Franco, el capitán Ruiz de Rada y el teniente Durán.

Palos de la Frontera (Huelva) recuerda la hazaña. En la plazoleta situada al final del muelle de La Reina, a pocos metros del muelle de las

Carabelas, se encuentra emplazado el monumento conmemorativo del *Plus Ultra*, que representa a Ícaro y fuera obsequio del Gobierno de la Nación Argentina.

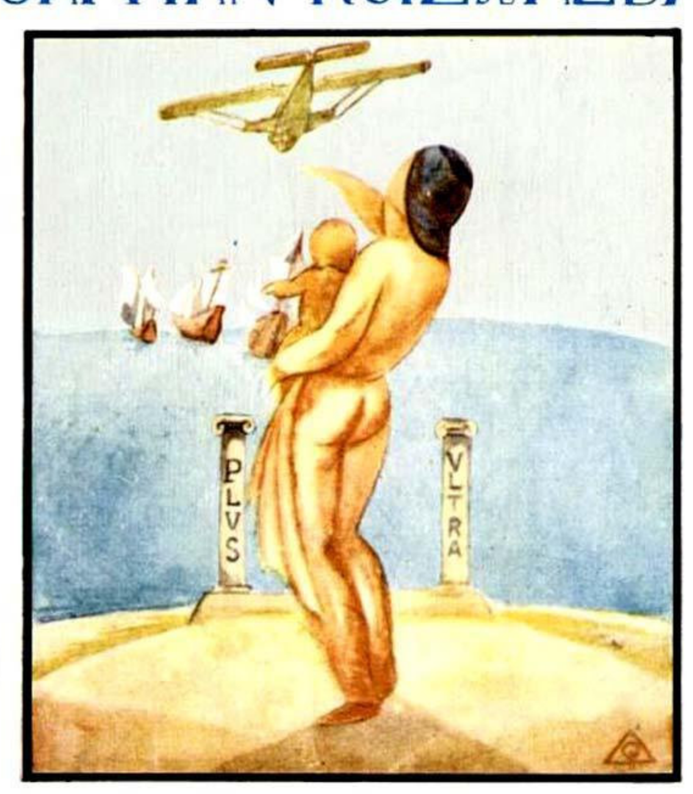
Monumento al *Plus Ultra* en Palos de la Frontera

Otro monumento similar se levanta en la avenida Costanera Sur, en la ciudad de Buenos Aires.

Buenos Aires: Monumento al *Plus Ultra* en la Costanera Sur

El vuelo del *Plus Ultra* relanzó la vocación hispanoamericana de España, como bien lo señalara S.M. el Rey D. Alfonso XIII, tanto en los mensajes que entregara a Ramón Franco para los Presidentes de los países iberoamericanos que iba a visitar en sus escalas, cuanto al expresar a los tripulantes del hidroavión su deseo de que fueran embajadores del amor fraterno de España hacia aquellas Repúblicas.

COMANDANTE-FRANCO
CAPITAN-RUIZ DE ALDA



DE PALOS AL PLATA

UNIVERSIDAD HISPANOAMERICANA
DE
"SANTA MARIA DE LA RABIDA"

El mismo Ramón Franco recuerda en el libro que se publicara tras su regreso, *"De Palos al Plata"*, que el vuelo no era un *raid* de aviación, técnico y deportivo, sino un hecho de gran trascendencia, por la enorme importancia de la aproximación hispanoamericana que de él se iba a derivar y que culminara en la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929.



José María Yanguas y Messia

En esa época España padecía como uno de sus problemas más graves la aparición del nacionalismo separatista en distintas regiones. Frente a él, la Dictadura de Primo de Rivera intentaba reforzar la identidad nacional y el vuelo contribuía a sostener la idea de que una Patria firmemente unida podría enfrentarse con éxito a su recuperación en el plano internacional. Reforzando esta idea, en septiembre de 1926 el ministro de Estado, José María Yanguas y Messia, vizconde de Santa Clara de Avedillo, declaraba que la unidad y el estrechamiento de lazos con América eran, después de Marruecos, el nuevo objetivo en política exterior ('*El Liberal*', Sevilla, 23 de septiembre de 1926, pag.1).

Sin duda alguna, el viaje del *Plus Ultra* a Sudamérica fue de suma trascendencia, tanto en el aspecto técnico, como por su importancia en el proceso de modernización de España.

Aquel mismo año se llevaron a cabo otras empresas de gran magnitud de la aeronáutica española, como el de la escuadrilla Elcano en su vuelo a Filipinas y el de la patrulla Atlántida, a Santa Isabel (Guinea Ecuatorial).

El 5 de abril de 1926 la Patrulla Elcano inició el viaje Madrid-Filipinas.

Del aeródromo militar de Cuatro Vientos partieron tres aviones Breguet XIX: el Sebastián Elcano, el Fernando de Magallanes y el López de Legazpi, tripulados por los capitanes Rafael Martínez Esteve, Eduardo González-Gallarza Iragorri y Joaquín Lóriga Taboada y los mecánicos Mariano Calvo Alonso, Joaquín Arozamena Postigo y

Eugenio Pérez Sánchez. Tras varias vicisitudes, sólo el López de Legazpi, pilotado por Gallarza y Lóriga, lograría su propósito aterrizando en Manila el 13 de mayo, tras 106 horas y 15 minutos en el trayecto.

Finalizando 1926 se llevó a cabo hubo un tercer vuelo de envergadura. El 10 de diciembre partieron de Melilla tres hidroaviones *Dornier Wal*, con motores *Rolls-Royce Eagle 9*, denominados *Valencia*, *Cataluña* y *Andalucía*, integrando la *Patrulla Atlántida*. Al mando del comandante Rafael Llorente Solá y de los capitanes Manuel Martínez Merino y Niceto Rubio García, llegaron a Santa Isabel (Guinea Ecuatorial), el 25 de diciembre. Este vuelo tuvo carácter político, científico y militar.

La industria aeronáutica española se desarrolló considerablemente. En 1929, el Rey Don Alfonso XIII volaba en un hidroavión *Dornier*, similar al *Plus Ultra*, fabricado en España por Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA).

En el marco geopolítico, el vuelo acentuaba el acercamiento hispanoamericano. Supuso, entonces, un acto de afirmación hispánica con repercusiones en todo el mundo. España estrechaba vínculos con Hispanoamérica. Miles de personas dieron la bienvenida al *Plus Ultra* en cada una de sus escalas americanas y, en 1926, el vuelo fue la noticia del año. Todas las portadas reflejaron el cruce del Atlántico.

El vuelo se realizó un año antes de que el estadounidense Lindbergh realizara su travesía en solitario y en sentido contrario, por el Atlántico Norte.

La música porteña

La hazaña también fue reflejada por algunas obras musicales. Entre ellas, '*La gloria del águila*', tango con letra del escritor hispano-filipino Enrique Nieto de Molina y música del tarraconense Martín Montserrat Guillemat, que popularizara Carlos Gardel, quien lo grabara el 14 de enero de 1928, en Barcelona, para la casa *Odeón* (registro 203092 SO-4628), acompañado por las guitarras de Guillermo Desiderio Barbieri y José Ricardo (el *"Negro"* Ricardo. Sus versos dicen:

El rey del aire, tendió sus alas
y fue radiando como el sol, que al mundo baña
con la proeza de cuatro hispanos
que son un timbre más de gloria para España.

Salió el Plus-Ultra con raudo vuelo,
mirando al cielo, rumbo a la ciudad del Plata...
El orbe entero se ha estremecido,
y el entusiasmo en todas partes se desata...

Desde Palos, el águila vuela,
y a Colón con su gran carabela,
nos recuerda, con tal emoción,
la hazaña que agita todo el corazón...

Franco y Durán, Ruiz de Alda los geniales
los tres con Rada son inmortales,
los españoles van con razón
cantando al ver el galardón de su Nación...
Y cantarán con todas las naciones,
entrelazando los corazones
y en tal clamor surge un tango argentino
que dice a España: ¡madre patria, de mi amor!

Cruzó Las Palmas y Porto Praia,
glorioso llega en Fernando Noroña,
prosigue el vuelo y en Pernambuco
da con su raid, al mundo la impresión más honda.
En Río Janeiro, Montevideo,
suenan campanas pregonando la victoria,
y en Buenos Aires la hija querida,
al fin se cubren los valientes ya de gloria...

Dos países en un noble lazo, con el alma se dan un abrazo
es la madre que va a visitar los hijos que viven en otro hogar...
Franco y Durán, Ruiz de Alda
los geniales los tres con Rada son inmortales,
los españoles van con razón cantando,
al ver el galardón de su Nación...

Y cantarán con todas las naciones,

entrelazando los corazones

y en tal clamor surge un tango argentino

que dice a España: ¡madre patria, de mi amor!

Comandante FRANCO

TANGO PARA PIANO

Letra de P. NUMA CORDOBA

Música de FRANCISCO CANARO

Otro tango de la época, dedicado al jefe de la expedición, es *"Comandante Franco"*, del año 1926, con música de Francisco Canaro y letra de Pedro Numa Córdoba, que dice:

Comandante Franco, es el gran valiente,
que en avión Plus Ultra y en vuelo triunfal,
hoy nos manda España, desde sus confines,
los nobles heraldos, que con sus clarines,
traen a la Argentina un saludo leal.

Recordemos siempre a estos titanes
que de Colón tienen su alma ancestral,
vibren de entusiasmo nuestros corazones
y gritemos todos, cual buenos varones,
¡¡Viva Ramón Franco, el héroe inmortal!!
¡¡Viva Ramón Franco, el héroe inmortal!!

La ruta gloriosa quedará grabada
en nuestra alma criolla, porque fue genial.
Comandante Franco eres rey del aire,
conquistaste entera nuestra Buenos Aires
y uniste a dos pueblos en un solo ideal.



Con letra y música de Juan M. Velich y Francisco Brancatti, también se editó el tango canción *'Pájaro de Oro'*, cuyos versos son los siguientes:

¡Noble Franco! ¡León alado!
Tu nombre como un tesoro
grabado con letras de oro
en la historia quedará.

Por tu gesto temerario
y tu proeza eminente
eres otro astro fulgente
que en el orbe brillará.

¡Salve! ¡Al Pajarito de Oro!,
alma hispana, heroico y fuerte,
que se encaró con la muerte
ebrio de luz y valor,
y que conquistó laureles
para su patria querida
poniendo en riesgo su vida
de soberbio volador.

Fiel patriota, hidalgo y bravo,
que derramaste a raudales
tus hazañas colosales
palpitantes de emoción,
hoy te aplaude todo el mundo
—¡Oh, piloto venerado!—
¡porque un nuevo triunfo has dado
a tu gloriosa nación!

La aeronave

El *Plus Ultra*, es un *Dornier Wal* (Ballena, en alemán), que fue reconocido como el avión más importante diseñado por Dornier a principios de la década del 20. Este hidroavión, fue el más avanzado de los de su tipo.



El amplio casco de doble pendiente, totalmente metálico; incorporaba flotadores de sección aerodinámica para darle mayor estabilidad en el agua.

La planta motriz consistía en dos motores en tándem sobre la sección central alar, que accionaba una hélice tractora y otra impulsora.

El piloto y copiloto estaban sentados lado a lado, al descubierto, teniendo detrás de ellos la radio.

A fines del año 1924, durante el curso de ampliación para mandos de escuadra aérea y escuadrillas, Ramón Franco comenzó a estudiar la posibilidad de llevar a cabo un *raid* aéreo, que diera a conocer el valor de la Aviación española fuera de las fronteras sirviendo, al mismo tiempo, para ganar honra y prestigio para España.

Surgió así el proyecto de unir la Península con el Río de la Plata, en un vuelo transoceánico que unía los peligros del océano y de las regiones ecuatoriales, gran aliciente para todo aviador, y serviría para estrechar los lazos de unión entre España y las jóvenes naciones de habla castellana del continente descubierto por Colón.

Consultó sobre muchos puntos dudosos a oficiales de la Armada de España, a capitanes de buques mercantes y al comandante de ingenieros D. Emilio Herrera Linares, autor del proyecto de la línea de dirigibles a Buenos Aires, una de las primeras autoridades españolas en Aviación.

Al mismo tiempo, Franco trato el asunto con el General Director de Aeronáutica D. Jorge Soriano, con quien tuvo varias conversaciones, mostrándose entusiasmado con el viaje, encargándole que hiciera un proyecto minucioso, que el Director de Aeronáutica presentaría al Gobierno.

General Director de Aeronáutica D. Jorge Soriano

A la vez, Franco reunía todas las cartas marinas y cartas de vientos que necesitaba. Recogía datos de puertos y de tiempos, tomados de derroteros e informes de las compañías; obteniendo del Observatorio de Hamburgo un resumen de estudios y experiencias se habían hecho para los vuelos aeronáuticos sobre el Atlántico, junto con un informe meteorológico muy detallado. Deduciendo de todo ello que la época más

conveniente para el vuelo a la Argentina era de diciembre a mayo, siendo febrero y marzo los meses más favorables.

Habiendo decidido el Gobierno efectuar un desembarco en Alhucemas (en el norte de África), se hizo necesario reforzar las escuadrillas españolas en Marruecos, siendo comisionado Franco por la Aeronáutica para adquirir cuatro hidroaviones del mismo tipo que los que operaban en Melilla.

La fábrica se comprometió a entregar tres antes de las operaciones militares del desembarco, aunque el cuarto no podía entregarlo hasta el 15 de septiembre.

El General Soriano autorizó que este último avión fuera equipado en las condiciones necesarias para el *raid,* no quedando ya dudas que sería realizado.

Al comenzar la elección de quienes le acompañarían, Franco pensó –en principio- en Mariano Barberán, capitán de Ingenieros, buen radiotelegrafista y mejor piloto, de gran valor personal, aficionado al estudio y al trabajo quien, para entonces, mandaba una escuadrilla de sesquiplanos Breguet que debía salir para Marruecos. Ante la propuesta Barberán se entusiasmo con la idea.

Otros de sus camaradas que se brindaran para acompañarle, que se destacaba por su insistencia y al mismo tiempo el primero indicara su deseo hacer la travesía fue el capitán de Artillería Julio Ruiz de Alda y Miguélez. El General Soriano dejó a elección de Franco quién le

acompañaría, decidiendo que fuera Ruiz de Alda quien debía acompañarle en el vuelo y así lo propuso al Director de Aeronáutica.

Pablo Rada Ustarroz era entonces el mecánico del hidroavión de batalla de Franco en Marruecos, y le preguntó qué mecánico llevaría. Franco le preguntó si quería integrar la tripulación y si se creía capaz de llevar bien dos motores Napier, respondiendo que quería hacer el vuelo y que el motor Napier no tenía dificultades para él. Quizá pudo haber encontrado mecánicos mejores que Rada, porque todo es susceptible de mejora. Pero lo Franco necesitaba para el vuelo lo tenía Rada: confianza ciega en él, salud fuerte, inteligencia, peso reducido, desinterés, sacrificio, arrojo hasta la temeridad, hombre de pocas palabras y había compartido con él los peligros de la guerra. En vuelo muchas veces las balas contornearon su silueta. Otras, con grave peligro, se salía en vuelo por las alas y cubierta a evitar que una pequeña avería reparable pudiera convertirse en algo irreparable.

Mariano Barberán, hombre de gran rectitud y seriedad, se creyó obligado a dejar la Aviación, por un disgusto personal cuando estaban trabajando en el montaje del radiogoniómetro en el hidroavión.

La empresa proveedora de los aviones era *Costruzioni Meccaniche Aeronautiche Società Anonima (CMASA),* con planta fabril entonces situada en la ribera del Arno, en Marina di Pisa, región Toscana (Italia); a la que se le encargó un avión cuyas características hicieran posible llevar a cabo la travesía, optándose por un hidroavión que, en caso de avería pudiera amerizar en medio del océano.

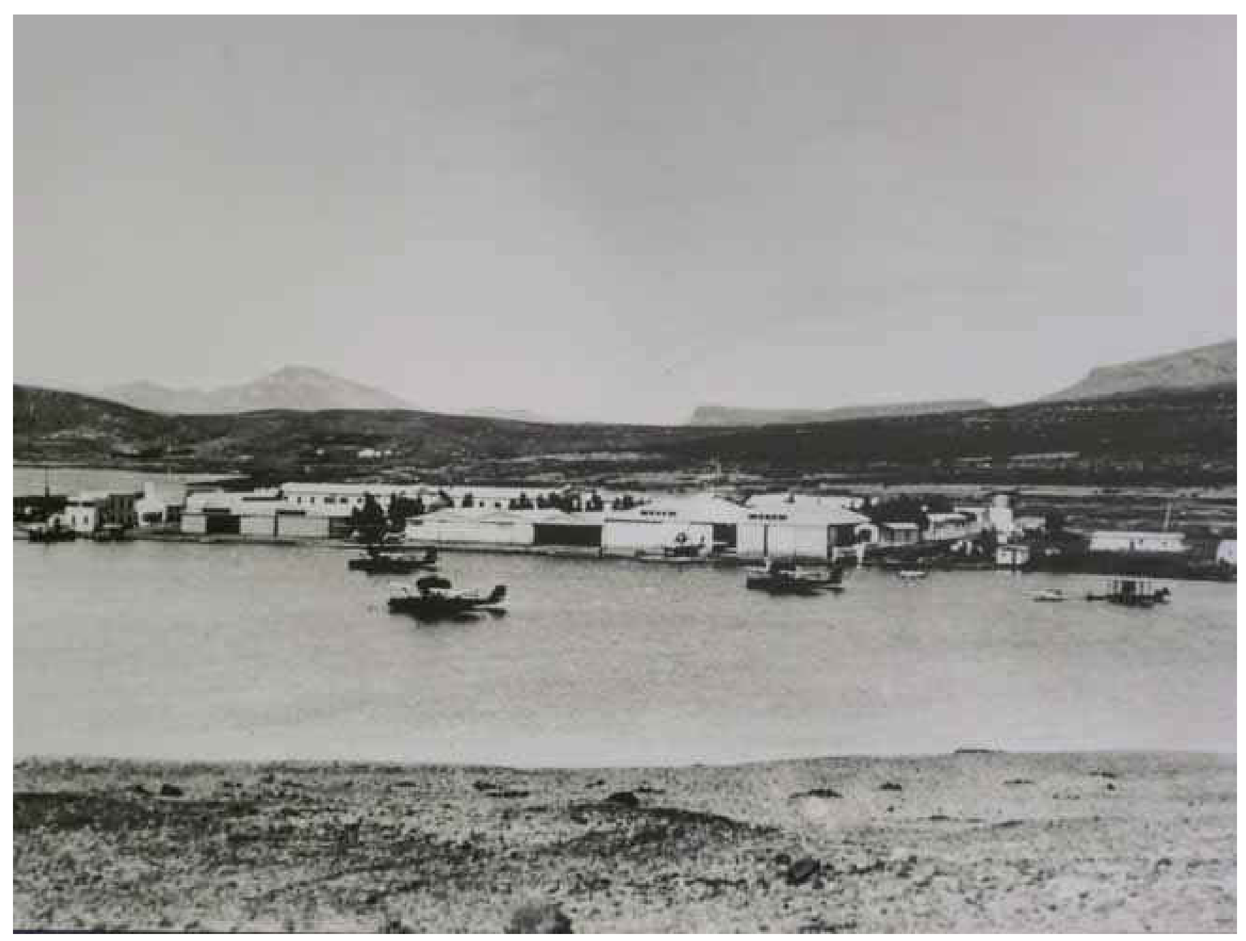
Esta fábrica era la productora de los hidroaviones *Dornier Do J Wal*, el primer avión totalmente metálico construido en Italia. Su nombre se originaba en el apellido del ingeniero aeronáutico Claude Honoré Desiré Dornier, fundador de la Dornier-Werke GMBH, empresa diseñadora de las aeronaves *Dornier DJ Wal*, cuya construcción se encargara a la *CMASA*, de Marina di Pisa, en estos años, para salvar la limitación impuesta a Alemania por el tratado de Versalles, como consecuencia del resultado de la primera guerra mundial.



General Miguel Primo de Rivera y Orbaneja

Concluida su fabricación, fue entregado al Gobierno español, siendo bautizado con el nombre de *Plus Ultra*.

El aparato voló por primera vez el 6 de noviembre de 1922, en Marina de Pisa, donde fuera construido.



Base de Hidroaviones El Atalayón, Mar Chica
(entonces Protectorado Español de Marruecos)

Siguiendo la línea de la costa del Mediterráneo por Francia y España, con un recorrido de 1600 kms., Franco y Ruiz de Alda lo llevaron hasta la Base de Hidroaviones del Atalayón, en la Mar Chica (Marruecos), donde prestaban servicios. Allí se enteraron que el General Soriano estaba en Tetuán, donde fueron a verle, con uno de los hidroaviones de la Base.

Con el General Soriano, siempre en vuelo, fueron a Larache, adonde se encontraba el Presidente del Directorio, General Primo de Rivera, a quien hablaron del vuelo a Buenos Aires, entusiasmándose y diciéndoles que fueran a verle a Madrid, donde se reunirían en el ministerio de Marina, que les facilitaría un buque para que llevara repuestos y combustible.

Poco después salían en vuelo para Málaga y de allí en tren hacia Madrid.

Reunidos con el General Soriano, se entrevistaron con el Ministro de Marina Vicealmirante Honorio Saturnino Cornejo Carvajal, que ya tenía órdenes concretas del Presidente del Directorio, General primo de Rivera.

El Ministro de Marina dijo que había hecho llamar al comandante del destructor *Alsedo* para conferenciar sobre el tema y, al mismo tiempo, le entregaron información sobre los servicios que había de efectuar el buque.

El Ministro manifestó su deseo de que fuera en la expedición algún oficial de la Aeronáutica Naval, explicándole la limitación del peso, causada por el radio de acción, motivo por el cual no se había hecho la invitación que se hiciera a la Armada cuando se realizara el *raid a* Canarias.

Como la etapa en que el radio de acción no lo permitía era solamente la mayor, de Porto Praia a Pernambuco, y en las demás el avión iba más ligero de peso, en éstas podía ir un oficial aviador de la

Marina y esa etapa mayor hacerla a bordo del *Alsedo,* con el que se encontraría en Recife (Pernambuco).



Ministro de Marina
Vicealmirante Honorio Saturnino Cornejo Carvajal

La Aeronáutica Naval nombró para ese puesto al teniente de navío D. Juan Manuel Durán, que había prestado servicio en la Base de Mar

Chica, con una escuadrilla de la Marina, durante las operaciones de Alhucemas, y tenía amistad con Franco y Ruiz de Alda.

Leopoldo Alonso, fotógrafo del Gabinete central de Aviación Militar y cronista de aviación en la prensa, había pedido a Franco un sitio en el avión, respondiéndole que si el General Soriano lo autorizaba, yo había inconveniente en llevarle como cronista y fotógrafo, siempre que no abusara del peso del material fotográfico.

Una Real orden de Guerra le autorizó a ir en vuelo las etapas que las condiciones lo permitieran.

El 19 de enero de 1926, Franco voló el *Plus Ultra* desde la base en El Atalayón (Melilla) a Huelva, para emprender el *raid* a la República Argentina, que se iniciaría el día 22.

Configuración técnica de la aeronave

Hidroavión *Dornier*, diseño alemán

Dos motores *Napier "Lion"*, de 450 h. p. en tándem.

Compresión, 5,8-1; cilindros, 12 en doble W; bujías, KLG, F 15; magnetos, 2 BTH, para doble encendido; carburadores, 2 Napier-Claudel.

Régimen normal de vueltas, 2.000; máximo, 2.200; potencia equivalente a 2.000 vueltas, 450 HP, a 2.200 variable.

Envergadura: 22,50 m

Ancho de alas: 4,5 metros

Superficie de alas: 96,2 metros cuadrados

Longitud total: 17,25 m

Altura máxima: 4,80 m

Peso vacío: 3.400 kgs.

Carga útil: 2.000 kgs.

El combustible a emplear, debido a su alta compresión, debía ser una mezcla de gasolina y benzol, de 0,760 de densidad. El aceite, Castrol R.

Velocidad máxima que podía desarrollar con los dos motores: 200 Kms/h

Velocidad normal: 145 Kms/h con carga máxima; a 180 Kms/h

Velocidad comercial (la más económica): 170 Kms/h.

Velocidad de navegación en mar llana: 30 millas/h.

Radio de acción o autonomía: 2.700 Kms.

Altura de vuelo: 450 metros.

Construido en Pisa (Italia), entre junio y noviembre de 1925.

Dotación: Llevaba, entre otros elementos, altímetro, cuenta millas, brújula, sextante, derivómetro, radiogoniómetro, tablas, mapas, salvavidas y máquina destiladora de agua.

Identificación

Su denominación militar era W12.

Identificación telegráfica E.D.R.12. Longitud de onda: 600 metros.

Bautizado por Franco como *Plus Ultra*, lema que significa en latín "*Más allá*". Es la divisa de las columnas que flanquean el escudo nacional de España.

Sobre las alas y en el costado lleva escrita las siguientes letras M-M WAL, cuyo significado es:

M: Letra correspondiente a las matrículas de aviación española.

M: Distintivo de la calidad militar de la aeronave.

W: Inicial de Walfisch (*Ballena*), nombre que la casa alemana Dornier daba a este tipo de hidroaviones, por su forma similar al mamífero marino.

AL: equivale al número 12, tipo concreto del hidroavión.

Ramón Franco Bahamonde

Ramón Franco Bahamonde nació en El Ferrol, La Coruña del 2 de febrero de 1896, a las 15,30 hs., según José María Zavala, en su libro *"Franco, el republicano"*.

Según el comandante del Ejército del Aire (R) José Ramón Marteles López, miembro de número del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire *(SHYCEA)*, en su artículo *"Centenario de la Aviación Militar española"* (publicado en el número especial de la revista *Aeroplano*, nro. 29, año 2011, dedicado al Centenario de la Aviación Militar española), el nacimiento se produjo el 3 de noviembre de 1896.

Fue hijo de Nicolás Franco y Salgado de Araújo, capitán de la Marina y de María del Pilar Bahamonde y Pardo de Andrade.

Fueron sus hermanos Nicolás, Pilar, María de la Paz y Francisco Franco Bahamonde.

Ingresó al Ejército el 28 de agosto de 1911. En 1914 fue destinado como oficial de infantería al Regimiento de Infantería de Zamora nº 8, entonces en operaciones en Marruecos.

El 15 de abril de 1916 es una fecha destacada en la hoja de servicios de Ramón Franco. Aquel día tuvo lugar su bautismo de fuego al ocupar las arriesgadas posiciones situadas hacia el Fondak de Ain Yedida, Dxar Amersan y el Azib-es-Sebabba (al sudeste de Tánger).

COMANDANTE DE INFANTERIA
DON RAMON FRANCO, COMANDANTE
DEL "PLUS ULTRA"

Pasó en 1920 a la aeronáutica militar como alumno de la escuela de pilotos, obteniendo el título de aviador y siendo destinado a la base de hidroaviones de Atalayón (Melilla), actividad en la que pronto destacó.

Apodado *"Chacal"*, por su eficacia en la Infantería africana, en 1924 obtuvo la Medalla Militar por su actuación en la 1ª Escuadrilla de Marruecos durante la Guerra del Rif.

Especializado en hidroaviones, acompañó con su *Dornier-Wal* el *raid* a Canarias de la patrulla Breguet del comandante Delgado Blackembury (1924) y participó en el desembarco de Alhucemas, el 8 de septiembre de 1925, cuando ya planeaba superar el periplo del portugués Gago Coutiño en su salto a América del Sur.



Desembarco en la bahía de Alhucemas (Marruecos), el 8 de septiembre de 1925

El 22 de julio de 1924, a las once de la mañana, Ramón Franco Bahamonde contrajo matrimonio con Carmen Díaz Guisasola, en Hendaya (departamento de Pirineos Atlánticos, Francia) en una ceremonia civil, a la que poco más tarde siguiera otra ceremonia religiosa en la parroquia de Notre Dame de la Bidassoa *Hendaye Saint Vincent*, antigua iglesia de fines del siglo XVI, situada en la rue du Vieux Fort.

Ramón Franco Bahamonde y Carmen Díaz Guisasola

Franco, convencido republicano, había elegido para su matrimonio aquella ciudad fronteriza francesa porque así evitaba tener que pedir el permiso que, reglamentariamente, como militar, le debía de conceder el rey Alfonso XIII para tal fin. También porque la familia Díaz Guisasola residía entonces en Irún. Carmen tenía 19 años; Ramón Franco, 28.

Se habían conocido en Madrid, en donde ella pasaba temporada en casa de unos primos y, tras un noviazgo de seis meses, decidieron unirse en matrimonio.

En una entrevista que a Carmen le hiciera la periodista Matilde Muñoz Barberi en la revista gráfica *Estampa* (Madrid, 10 de enero de 1928, nro. 2), al preguntarle sobre el rasgo dominante en el carácter de su marido, contestaba: *"La voluntad. Una voluntad férrea, indomable, que no sabe ceder a nada ni a nadie. A los demás les parece el carácter de mi marido excesivamente seco, brusco, retraído. Acaso tengan razón, yo no lo sé. Hay hasta quien dice que es antipático. Lo único que puedo afirmar a usted es que es imposible encontrar un hombre más bueno, ni un corazón más noble que el suyo"*.

Carmen Díaz Guisasola era hija del ingeniero industrial vizcaíno Pedro Díaz Larrauri. Se había educado hasta completar el bachillerato en el Colegio del Sagrado Corazón de la parisina calle de Saint-Dominique, en el distrito de la Torre Eiffell, porque su padre trabajaba entonce en la Règie Renault de la capital francesa. Luego la familia se trasladó a Irún, en donde el ingeniero Díaz Larrauri montó un importante taller de automoción al ser aquella una ciudad estratégica en el tránsito fronterizo y aduanero de España con Francia.

Por lado materno, procedía de una histórica familia que había aportado dos insignes miembros a la jerarquía eclesiástica de entre siglos, el prelado Victoriano Guisasola y Rodríguez, arzobispo de Santiago de Compostela y prior de las Órdenes Militares, y el cardenal

Victoriano Guisasola y Menéndez, arzobispo de Madrid-Alcalá, Valencia y Toledo.

Sus orígenes contrastan radicalmente con las observaciones hechas por su cuñada Pilar (esposa del dictador Francisco Franco), que confesaría igualmente en sus memorias que solo la vio una vez a lo largo de su vida. Pilar Franco y su cuñada *Carmenchu*, que así era conocida familiarmente Díaz Guisasola, se llevaban francamente mal. En sus memorias *Nosotros los Franco* -publicada por *Planeta* en 1980-, Pilar culpa a su cuñada del fracaso marital del aviador. Describe a Díaz Guisasola como una mujer "*arrabalera de rompe y rasga*" que lo abandona a la peor de las suertes, asegurando que "*su desdichado matrimonio*" incapacitó a Ramón Franco para alternar en los sectores sociales más aristocráticos de la época. "*Paco* -por el general alzado- *tuvo mucha razón con querer anular aquel matrimonio*".

Ramón Franco y Carmen Díaz Guisasola se divorciaron durante la II República

El 22 de enero de 1926 (un año antes de que el estadounidense Lindbergh realizara su travesía en solitario y en sentido contrario, pero cuatro años después de la primera travesía aérea del Atlántico sur en 1922, desde Lisboa a Río de Janeiro, por los portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral), Ramón Franco estuvo al frente del vuelo del *Plus Ultra*, de Palos de la Frontera (Huelva) hasta Buenos Aires (Argentina), al comando del hidroavión *Dornier Wal Plus Ultra*, emblemático vuelo identificado como uno de los grandes *raids* de la aviación española.

Postal coloreada, de la época

Fue nombrado por ello Gentilhombre de cámara con ejercicio del Rey Alfonso XIII.

A poco de regresar del *raid* a Buenos Aires, Ramón Franco pudo ver a su hermano Francisco ascendiendo al generalato, como el general más joven de Europa. Fue recibido en El Ferrol como un héroe nacional, se le dedicó una placa en su casa natal, el rey lo nombró gentilhombre de Cámara y recibió la medalla *Plus Ultra*.

Posteriormente intentó otro cruce del Atlántico, con destino a Nueva York, fracasando en el intento, siendo recatado en el mar.

Escribió un libro, "*Águilas y garras*", que fue prohibido por la monarquía a fines de los años 20.

Fue enemigo acérrimo del dictador Miguel Primo de Rivera; antimonárquico compulsivo, anarquista republicano y admirador del Régimen soviético.

Nunca tuvo *carnet* de partido (ni CNT, ni FAI, ni PC), aunque fuera reconocido masón (curiosamente, en la logia "*Plus Ultra*" de París) y diputado a Cortes por la Esquerra Republicana del coronel Maciá.

Políticamente se declaró republicano de izquierda, aunque no comunista. Perdió los honores y el grado militar. Estuvo con el sector republicano, arengó desde las tribunas, sufriendo un accidente que, en su momento, se vinculó con un atentado.

En octubre de 1930, junto con otros aviadores republicanos, se apoderó de algunos aparatos en el aeródromo de Cuatro Vientos y sobrevoló Madrid con la intención de bombardear el Palacio Real, propósito que no llegó a realizar, desistiendo porque había niños jugando en los jardines próximos.

General Dámaso Berenguer y Fusté, conde de Xauen

A finales de 1930, Franco mostró abiertamente su oposición a la "*dictablanda*" de Dámaso Berenguer y Fusté –sucesor de Miguel Primo de Rivera en la presidencia del Consejo de Ministros de España-, siendo

encarcelado. Logró fugar en un coche que llevó el mecánico Pablo Rada, con quien proyectó instalarse en la República Argentina.

Tras el frustrado levantamiento militar de Jaca y Cuatro Vientos –en 1930-, estuvo exiliado. Proclamada la República el 14 de abril de 1931, el día siguiente, 15, el comandante Ramón Franco sustituía al general Luis Lombarte en la Dirección de la Aeronáutica Militar.



Revista *Ahora* (Madrid) de 28 de abril de 1931 asistiendo a un concierto con el entonces ministro de Guerra, Manuel Azaña (cargo que desempeñara entre el 14 de abril de 1931 y el 12 de septiembre de 1933)

Por decreto suscripto por el presidente Manuel Azaña Díaz, de 13 de mayo de 1931, se anularon las disposiciones relativas a la Aeronáutica posteriores al 15 de diciembre de 1930, volviendo a la organización de

1926, restableciéndose la Jefatura Superior de Aeronáutica, siendo nombrado el comandante Franco Jefe Superior de Aeronáutica.

Manuel Azaña Díaz, presidente de la Segunda República española
(11 de mayo de 1936-27 de febrero de 1939)

En 1934 el gobierno de Lerroux le nombra agregado aéreo en Washington, DC. La sublevación del 18 de julio de 1936 le sorprendió como agregado aeronáutico en la embajada de España en la capital

estadounidense. Intentó volver en defensa del gobierno de la República, pero dada su enemistad personal con Manuel Azaña, tuvo antes la prudencia de consultar su parecer. La respuesta de Azaña, enviada a través del coronel Romero, antiguo compañero de cárcel de Ramón Franco, fue tajante: *"¡Que no venga!"*.

Azaña pensaba erróneamente que Ramón Franco iba a permanecer en Washington descartando la posibilidad de que se incorporase al bando rebelde donde sería inmediatamente fusilado, dados sus antecedentes políticos.

Este error de Azaña, negándole la incorporación al bando republicano, unido a la muerte en la cárcel Modelo de su amigo Ruiz de Alda y al nombramiento de su hermano Francisco como Jefe del Estado en octubre de 1936, contribuyeron a que tomase la decisión de incorporarse al bando rebelde.

La vuelta de Ramón Franco al bando donde estaban todos sus enemigos no era empresa fácil, para ello recurrió a la política de hechos consumados ayudado por su hermano Nicolás quien le esperó en la frontera portuguesa y lo llevó de su mano hasta el Cuartel General de los sublevados, eludiendo los trámites fronterizos.

Destinado a las Baleares fue nombrado Jefe de Aviación en las islas por su hermano Francisco Franco, lo que provocó una protesta escrita del Jefe de la Aviación Nacional, Alfredo Kindelán –enemigo declarado de Ramón-, ya que el nombramiento se hizo sin consultarle,

siendo evidente que se hubiera opuesto enérgicamente. Protesta que nunca fue contestada.

Ramón Franco no se relacionó prácticamente con nadie en Mallorca durante los dos años que consiguió mantenerse con vida. Todos sus amigos, incluido su fiel mecánico Pablo Rada, luchaban en el bando contrario.

Sabía que sus misiones de bombardeo sobre Cataluña causaban la muerte a los mismos ciudadanos que poco tiempo antes le habían dado su voto en las urnas, de donde podemos hacernos una idea de cuales fueron los motivos de la enorme depresión que sufrió Ramón Franco en vísperas de su muerte.

Vale recordar el episodio de la sublevación de Cuatro Vientos, en 1930, contra Alfonso XIII, cuando sobrevolando el Palacio Real de Madrid con ánimo de bombardearlo, no lo hizo porque había niños jugando en las cercanías. Sin duda, causar la muerte de sus votantes catalanes tenía necesariamente que afectar al ánimo de Ramón Franco.

Afectado por una gran depresión que incluso se reflejaba en su aspecto físico, marchó a la Península a ver a sus hermanos el 24 de septiembre de 1938.

Su hermano Francisco sabía que Ramón vivía rodeado de enemigos y que todos sus amigos luchaban en el bando republicano. Al verle tan intensamente deprimido, seguramente considero la posibilidad de que pudiera pasarse al otro bando, hecho que tendría grandes repercusiones

internacionales y afectaría gravemente a la moral de las tropas en plena Batalla del Ebro

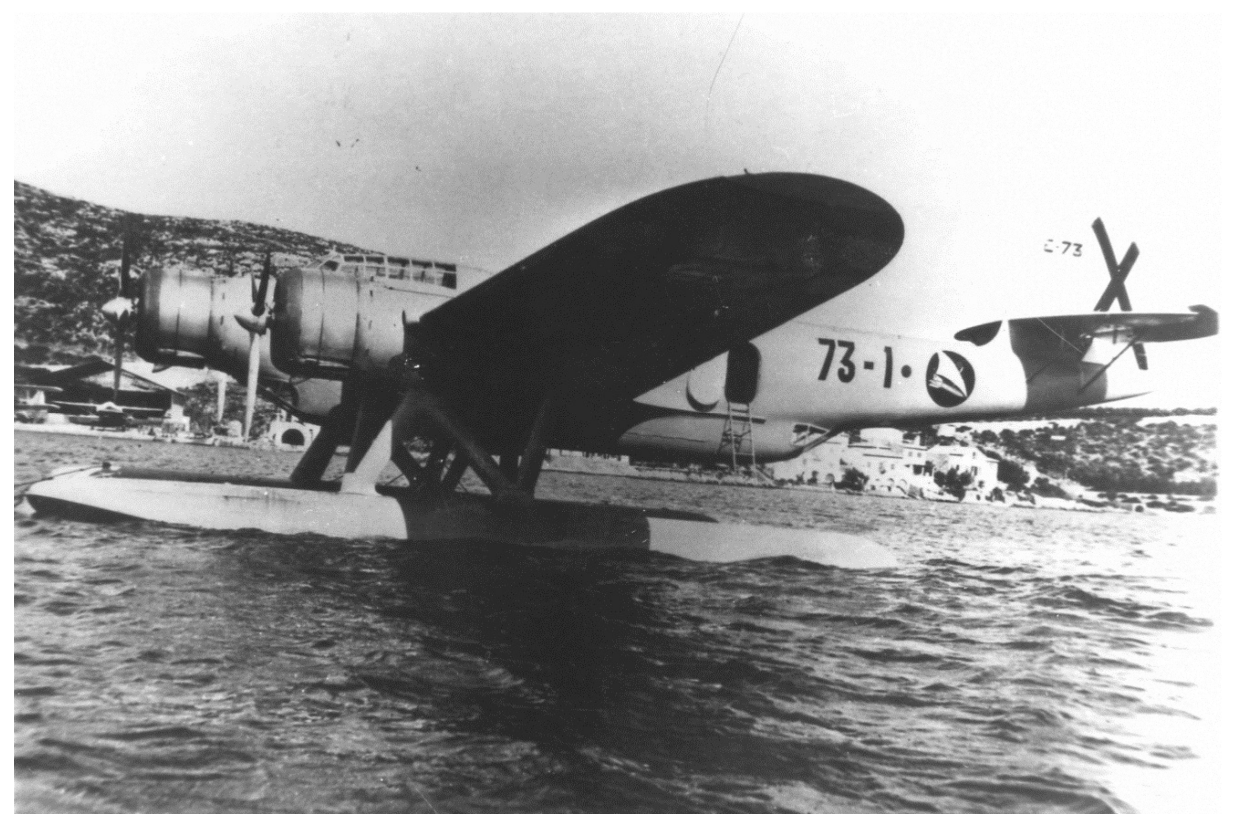


Base naval de Pollença, en el norte de la isla de Mallorca (1938)

Una semana después de volver de la Península, en la madrugada del 28 de octubre de 1938 llovía cuando el teniente coronel Ramón Franco estacionó su coche en la base naval de Pollença. Tenia la orden de bombardear el puerto de Valencia.

Prepararon dos hidroaviones de fabricación italiana *CANT Z.506 B Airone,* entonces uno de los trimotores monoplanos más modernos. Cuatro de ellos habían llegado a la Base de Pollença el 22 de agosto de ese año (los dos primeros) y el 27 (los otros dos). Matriculados 73-1 al 73-

4, se integraron en el Grupo de Hidroaviones 2-G 62, formando la 1ª escuadrilla.



CANT Z.506 B Airone (matrícula 73-1)

Justo cuando se dirigían al embarcadero para subir a las embarcaciones que los llevarían a los hidroaviones anclados en la bahía, los pilotos (Ramón Franco y Rodolfo *Rudy* Bay Wright) recibieron la orden de cambiar de avión. Sólo los pilotos, no la tripulación. Aquello resultó extraño, pero obedecieron.

A las 6.05 de la mañana despegaron de la bahía de Pollença.

Estaba amaneciendo con viento de Poniente duro, racheado y con chubascos fuertes. Decidieron tomar rápidamente altura para esquivar la tormenta y, cuando viraron sobre el cabo Formentor, el hidroavión del

TCnel. Franco (matrícula 73-1) empezó a perder velocidad. De repente, se escoró hacia la derecha y cayó en picado hacia un mar de nubes, a la altura del cabo Pinar.



Cabo Pinar, en el norte de la isla de Mallorca

Al día siguiente, una lancha encontró los cuerpos de todos los tripulantes, menos el de uno, el radio operador Cánaves. El cuerpo de Ramón tenía un corte profundo en la cabeza y un pie casi arrancado. Diagnóstico oficial: *"Agarrotamiento de los mandos".*

Desde entonces corrieron rumores, como los que se dieran con la muerte de los generales Sanjurjo y Mola. Hay quienes creen que el avión fue saboteado porque temían que se pasara al enemigo.

Su compañero Rodolfo Bay Wright, que volaba de punto izquierdo en otro *CANT Z.506 B* -quien, años después, sería el fundador de la empresa de transporte aéreo Spantax (Spanish Air Taxis)- estaba

convencido de que había sido un atentado y así lo expuso en una entrevista que le hiciera Baldomero Monterde Fornos (también piloto de aviación) para la revista *MACH.82*, órgano oficial del SEPLA (Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas) nro. 99, de marzo/mayo 1999, en la que manifestara: *"Para mí esta muy claro que fue un sabotaje. Muy bien preparado pero un sabotaje, sin duda. Es difícil demostrarlo al cabo de los años, pero no me cabe duda de que el avión estaba preparado para que ocurriera lo que ocurrió"*.

Por su parte, familiares de Franco atribuyeron la muerte de Ramón a un sabotaje provocado por la masonería internacional.

Se puede ver un video (enlace: http://bit.ly/1fmvDin) donde Pilar Franco atribuye el sabotaje a un masón disfrazado de soldado que en un descuido de Ramón inutilizó una de las *"ruedas"* del hidroavión. En esta entrevista, la hermana del anterior Jefe del Estado ignora que los hidroaviones no tienen ruedas y que los masones en aquellos tiempos sangrientos no estaban para disfrazarse de soldados, ni en Carnaval.

El velatorio se instaló en el Ayuntamiento de Palma, donde cientos de mallorquines le dieron su último adiós.

El generalísimo no acudió al entierro. En su lugar envió a su otro hermano, Nicolás. Los restos de Ramón, el aviador rebelde, el héroe nacional, siguen hoy en el cementerio municipal, en el panteón especial para aviadores. Se conserva tal cual a la entrada del recinto, con una torre y una corona de gaviotas.

Juan Manuel Durán González

El alférez de navío Juan Manuel Durán González, de 26 años cuando se realizara el histórico vuelo, era piloto y profesor de la Escuela Naval de Barcelona.

TENIENTE J. M. DURÁN
DEL "PLUS ULTRA"

Había nacido en Jerez de la Frontera (Cádiz) el 9 de noviembre de 1899.

Su abuelo, su padre y tres de sus hermanos fueron médicos. Por su parte, sintiendo especial atracción por la marina, tras egresar del bachillerato, a los 17 años, ingresó en la Escuela Naval, donde al cabo de un año obtuvo el título de Guardia Marina de la Armada.

A los 21 años ya era alférez de fragata y en el año 1924 le ascendieron a teniente de navío. Los primeros años de su vida como oficial de la marina los pasó a bordo de los barcos *Reina Regente*, *Carlos V* y *El Cataluña*, para luego ser destinado al acorazado *Alfonso XIII*. Fue uno de los primeros marinos españoles que pusiera pie en tierras americanas tras la guerra estadounidense, en cuya contienda España perdiera las últimas posesiones de ultramar, dejando de ser el "*Imperio donde nunca se ponía el sol*".

Tras su periodo como navegante, al volver a España ingresó en la Escuela Aeronáutica, formando parte de la escuadrilla de vuelo que comandaba el Infante Don Alfonso de Orleáns. Fue enviado a Italia, para hacerse cargo de la entonces recién adquirida escuadrilla de hidroaviones y nombrado instructor de aviación.

En 1922, tomó parte en la primera Campaña de Marruecos, siendo condecorado con la Cruz del Mérito Naval, con distintivo rojo.

Formando parte de una escuadrilla de hidroaviones *Macchi 24* participó, en septiembre de 1925, en el desembarco de Alhucemas, operación que dio fin definitivamente a la Campaña de Marruecos.

Dicha escuadrilla realizó más de 2.000 horas de vuelo en misiones de reconocimiento y bombardeo.

Los *Macchi* operaban desde la base de hidroaviones de Mar Chica, en el norte de Marruecos, hecho que propició la amistad con el comandante Ramón Franco, allí también destinado.

En diciembre de 1925 fue designado representante de la Aeronáutica Naval para acompañar a Franco en el vuelo desde Palos a Buenos Aires.

Integró la tripulación del *Plus Ultra* en el histórico vuelo realizado a principios de 1926, partiendo del puerto de Palos de la Frontera, Huelva, con escalas en Las Palmas (Gran Canaria), Porto Praia (Cabo Verde), Fernando de Noronha (Brasil), Recife (Pernambuco, Brasil), Río de Janeiro (Brasil), Montevideo (Uruguay), arribando a Buenos Aires (Argentina), haciendo que por primera vez una aeronave cruzara el océano Atlántico por el hemisferio sur.

El 5 de febrero de 1926 el Ayuntamiento de Jerez lo designó Hijo Predilecto.

Tras el regresado a España a bordo del crucero *Buenos Aires*, de la Armada Argentina, los tripulantes del *Plus Ultra* fueron recibidos por Su Majestad el Rey Alfonso XIII en el puerto de Palos de la Frontera.

Fue distinguido con la Cruz del Mérito Naval, la Medalla de África y la de Oro obtenida con la gesta del *Plus Ultra*. Fue también nombrado gentilhombre de Cámara de Su Majestad el Rey.

Pocos meses después de su retorno a España, se trasladó a Barcelona para tomar parte de maniobras en las que intervenían aparatos de la Escuela de Aeronáutica Naval en combinación con los destructores "*Velasco*", "*Alsedo*" y "*Juan Lázaga*" y los torpederos 5, 6, 14 y 19. Participaban también dos dirigibles, dos escuadrillas y media escuadrilla de aviones de caza *Martinsyde F.4 A Buzzard (Buitre)* al mando de Duran.



Escuadrilla de *Martinsyde F.4 A Buzzard*, en tierra.

El domingo 18 estuvo con uno amigos en la corrida de toros realizada en la Plaza Monumental de la Ciudad Condal.

A muy temprana hora del día 19 de julio de 1926, se dirigió al campo de aviación del Prat; realizando las actividades militares programadas.

Al terminar las maniobras y romper filas la escuadrilla *Martinsyde*, uno de cuyo aparatos piloteaba como jefe de escuadrilla, chocó en pleno

vuelo contra otro aparato similar que le seguía, tripulado por el alférez de Navío don Felipe García Charlo.

El de Durán cayó, destrozado, al agua. El de García Charlo –al que el impacto le arrancara el tren de amaraje- pudo aterrizar, con alguna violencia, en la playa de Casa Antúnez.

En las cercanías se encontraba el dirigible *SCA* pilotado por el teniente de navío Ricardo Casas Miticola, en el que iba también el teniente de navío Antonio Núñez Rodríguez . Hallándose muy próximo al lugar del accidente, gobernó rapidísimamente hacia los restos del aparato y al estar sobre ellos, Núñez Rodríguez se dejó deslizar por unas cuerdas pendientes de la barquilla, hasta quedar a unos 20/25 metros del agua, arrojándose al mar para llegar a nado hasta donde aún flotaban los restos del avión, logrando extraer el cuerpo de Durán, manteniéndose a flote hasta ser recogidos por un bote del *Alsedo*.

Esto ocurría en la desembocadura del Llobregat, según el cauce de la época; ya que en el año 2004 fue desviado unos dos kilómetros hacia el sur, desde el puente de Mercabarna, para permitir la ampliación del puerto de Barcelona.

Pese a la rápida intervención del teniente de Navío Núñez, Durán fallecía poco después a bordo del "*Alsedo*" –el mismo navío que brindara apoyo al *Plus Ultra* en su histórico vuelo - cuando era llevado a Barcelona.

El hecho conmocionó a toda España y causó profundo dolor en la ciudad de Jerez.



Jerez de la Frontera (Cádiz)-Monumento a Juan Manuel Durán González

Por orden ministerial fue trasladado desde Barcelona a Cádiz en el destructor *Alsedo*. Desde el puerto gaditano, el féretro cubierto por la bandera española, fue llevado en un armón de artillería hasta San Fernando, siendo inhumado en el Panteón de Marinos Ilustres, con la presencia de autoridades civiles y militares y la corporación en pleno del Ayuntamiento de Jerez.

El Ayuntamiento de Jerez dispuso denominar con su nombre a la calle Santa María, haciendo levantar en su memoria el monumento que preside la Alameda de las Angustias.



Jerez de la Frontera (Cádiz)-Detalle del monumento a Juan Manuel Durán González

También se le dedicó otro monumento en Cataluña, ubicado en el parque de Montjuïc (Barcelona).

Además, la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, primera escala del viaje transatlántico del *Plus Ultra*, impuso su nombre a una céntrica calle comercial.

Huelva, capital de la provincia desde donde partiera el histórico vuelo, dio su nombre a una calle situada en el popular barrio de Isla Chica.

Julio Ruiz de Alda y Miqueleiz

Julio Ruiz de Alda nació el 7 de octubre de 1897 en una casona de la calle de Zapatería, 1, en Estella, Navarra (ahora calle de Julio Ruiz de Alda, 12), edificio que aún se conserva, con su monumental escalinata, sus rejas labradas, blasón en su fachada, con el estilo de palacio dieciochesco que fuera su destino inicial.

Casa natal de Julio Ruiz de Alda, en Esdtella (Navarra)

Fueron sus padres el industrial Silvio Ruiz de Alda y Francisca Miqueleiz. Fue el primogénito de los doce hijos del matrimonio.



Placa en el frente de la casa donde naciera Julio Ruiz de Alda

Cursó estudios en el Colegio de los Padres Escolapios de Estella, haciéndolo luego en el Instituto de Logroño.

A los 15 años se trasladó a Madrid, ingresando en la Academia Preparatoria Militar Iriarte. Tras el examen de ingreso en la Academia de Artillería de Segovia, ingresó el 1 de septiembre de 1913, con el número 1 de su promoción.

Estuvo destinado en la Academia de Artillería de Segovia y por el Regimiento de Montaña con asiento en Vitoria; siendo luego trasladado al Regimiento Mixto con base en Tetuán (Marruecos), con motivo de la guerra en el norte de África.



Academia de Artillería (Segovia)

A fines de enero y principios de febrero de 1926 participa en el vuelo del *Plus Ultra*, que realizara la hazaña de cruzar el Océano Atlántico Sur, acompañando al comandante Ramón Franco, al alférez Juan Manuel Durán y al mecánico Pablo Rada, en el trayecto entre Palos de la Frontera (Huelva) y Buenos Aires.

Por tal motivo recibió, en 1926, la Medalla al Mérito Aéreo, la mayor distinción en tiempos de paz siendo nombrado Gentilhombre de cámara con ejercicio del Rey Alfonso XIII y miembro del Consejo Superior de Aviación. Esta gesta fue bien narrada por Ruiz de Alda y el comandante Franco en el libro *De Palos al Plata*.

En 1927 se crea la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos, primera compañía aérea española, bajo los auspicios de Julio Ruiz de Alda, José María Ansaldo Vejarano y Fernando Rein Loring, tres pioneros de la aviación española. Su principal actividad fue la fotografía aérea aplicada a la fotogrametría.

Fue ascendido a Jefe de Grupo, y nombrado residente para España de la Federación Internacional Aeronáutica.

Asistió como ponente y vicepresidente, al congreso internacional de aviadores trasatlánticos, celebrado en Roma, donde recibiera de manos de Benito Mussolini la Encomienda de San Gregorio el Magno.

En 1928 Ruiz de Alda intentó la vuelta al mundo, junto a Ramón Franco, González Galarza y Pablo Rada, a bordo del *Dornier 16 Numancia*; fracasando en junio de 1928, debido a las deficiencias técnicas del aparato.

En 1929, otro intento similar también terminó en fracaso.

Volvió a Buenos Aires en 1930, interesado por realizar el relevamiento aerofotogramétrico de Buenos Aires, programado por el municipio de la capital argentina.

Tras regresar a España, en octubre de 1931, Ruiz de Alda contrajo matrimonio el la iglesia parroquial de Santisteban (Navarra) con Amelia Azarola Echeverría.

Fueron padrinos de la boda María Ruiz de Alda –hermana de Julio- y Emilio Azarola –padre de la contrayente. Bendijo la boda el R.P.

Miqueleiz, sacerdote jesuita tío de Ruiz de Alda, firmando el acta, como testigos, los señores Ansaldo, Zorrilla y Echevería.

Amelia Azarola Echeverría era hija del ingeniero y alcalde de Santisteban, Emilio Azarola Gresillón y sobrina de Antonio Azarola Gresillón, ministro de Marina en la II República, quien fue fusilado el 4 de agosto de 1936 por los franquistas por su negativa a entregar el mando del Arsenal de El Ferrol a los golpistas.

Fue una de las primeras mujeres que estudiara Medicina y egresara en esta carrera, en España. Fue quien el 14 de abril de 1931 portara, representando a los universitarios madrileños, la bandera de la II República desde la calle de San Bernardo a la Puerta del Sol.

En 1937 estuvo detenida por el Gobierno de la República en la cárcel del Conde Toreno, pasando a la del asilo de San Rafael y al "*campamento de prisioneras*" de la casa de ejercicios espirituales La Purísima de Alaquàs, situada en el límite con Torrent (Valencia), cerca del aeropuerto de Manises. Allí fue compañera de celda Rosario Queipo de Llano, hermana del general franquista. Azarola fue destinada a la enfermería en calidad de médico de la cárcel, ocupando su lugar en la celda Pilar Millán Astray, hermana del general franquista.

En octubre de 1942 recibió la medalla de la Vieja Guardia y a partir de entonces dedicó sus esfuerzos profesionales como pediatra, a luchar contra la terrible mortalidad infantil de posguerra.

Julio Ruiz de Alda y Amelia Azarola tuvieron un hijo único, Juan Antonio Ruiz de Alda Azarola (San Sebastián, 1933). Llegó a ser

subgobernador del Banco de España en el primer Gobierno de Felipe González, habiendo sido uno de los primeros españoles en obtener un master en Administración de Empresas por la Universidad de Harvard. Se dedicó a la banca, primero en el Banco de Bilbao y luego como cofundador en 1962 de *Banif*, la primera entidad española para la gestión de grandes fortunas. En 1975 Ruiz de Alda y sus socios vendieron *Banif* al Banco Hispano Americano. Juan Antonio Ruiz de Alda, que se había casado con la hija de un histórico director general del Hispano, se incorporó acto seguido a este banco y sonó como posible aspirante a la presidencia. Luego volvió al Bilbao y presidió su filial, el Banco de Comercio, entre 1978 y 1981.,

En 1933, el capitán Julio Ruiz de Alda fue nombrado miembro del Comité de Mando de Falange, en la primera sede de Falange Española (sita en la calle de Torrijos, 46, actualmente de Conde de Peñalver) junto con José Antonio Primo de Rivera y Alfonso García Valdecasa, formando parte del triunvirato que por un tiempo rigió la FE de las JONS (Falange Española de las Juntas de Ofensiva Nacional Sindicalista).

Junto a ellos participó en el acto del 29 de octubre de 1933, realizado en el Teatro de la Comedia, situado en la calle del Príncipe, de Madrid, cuando fuera presentado el nuevo movimiento ultra conservador y antimarxista que cofundaran: el falangismo.

Ruiz de Alda fue uno de los tres oradores en ese acto, junto con José Antonio Primo de Rivera y Alfonso García Valdecasas.

Julio Ruiz de Alda y Miqueleiz

Fue miembro del Consejo Nacional y de la Junta Política de Falange.



Alfonso García Valdecasas, Julio Ruiz de Alda y José Antonio Primo de Rivera.
Teatro de la Comedia (Madrid), 29 de octubre de 1933.



Julio Ruiz de Alda, Nemesio Fernández Cuesta y José Antonio Primo de Rivera, a la salida del mitin celebrado en el teatro de la Comedia (Madrid) el 2 de febrero de 1936

Pocos meses antes de comenzar la guerra civil, el 14 de marzo de 1936, la policía irrumpió en su domicilio de la C./ de Abascal, 43, Madrid, sin encontrarlo; dirigiéndose entonces a su despacho profesional en la C./ de la Lealtad, 10 donde fue detenido siendo alrededor de las 10 de la mañana, en su calidad de Presidente de la Junta Política de Falange. Era el principio del fin de Falange en etapa y también de su vida

Fue encarcelado en la Cárcel Modelo de Madrid.

El 28 de julio se produce la última visita de su esposa, en la que le comunica que había obtenido su libertad de las autoridades republicanas ya que su tío, comandante General del Arsenal y segundo jefe de la base naval de El Ferrol, se había mantenido fiel a la República, lo que le costaría ser fusilado el 4 de agosto de 1936 por los sublevados.

No llegó a ser liberado. El 23 de agosto de 1936, cuando la cárcel fuera tomada por milicianos socialistas, anarquistas y comunistas, hicieron salir al patio de la prisión a los presos políticos, que fueron masacrados y ametrallados.

A los más destacados les reunieron en una sala y les condujeron a un sótano donde les dieron muerte; entre ellos se encontraban Julio Ruiz de Alda; Fernando Primo de Rivera, hermano de José Antonio y discípulo predilecto del doctor Marañón; Melquíades Álvarez, José Martínez Velasco; Ramón Álvarez y otros.

Uno de los milicianos le arrebató el reloj de pulsera y cuando Ruiz de Alda le dijo "*Ese reloj fue con el Plus Ultra*", el miliciano -al parecer- le

contesto: "*Mejor, así tendrá más valor*". Ruiz de Alda Murió insultando a sus verdugos.

El cuerpo de Ruiz de Alda quedó enterrado en el cementerio del Este (Almudena) hasta que tres años después, tras el fin de la guerra, en la mañana del 19 de junio de 1939 sus restos fueron trasladados en un *Junker* a Pamplona (Navarra) -en su último vuelo- y después a Estella donde fue inhumado en el panteón familiar.

Ese día, el 19 de junio de 1939, el fotógrafo Luis Ramón Marín toma una fotografía con las imágenes de la viuda de Ruiz de Alda, Amelia Azarola y de su hijo Juan Antonio Ruiz de Alda Azarola.

La misma fue publicada en la portada de la revista *Fotos* (julio de 1939), un semanario gráfico nacido en plena Guerra Civil española como órgano propagandístico de la Falange. Su promotor fue el entonces jefe de la Junta de Mando, Manuel Hedilla Larrey.

Ya en la década de 1960, tras el nuevo rumbo del régimen franquista y los cambios producidos en la prensa española, habiendo cumplido sus objetivos como revista de la guerra y de posguerra, dejó de publicarse en febrero de 1963.

Pablo Rada Ustarroz

Pablo Rada Ustarroz nació en Caparroso, Navarra, el 30 de junio de 1901. Su padre fue Juan de Dios Rada, carpintero en el pueblo, de quien aprendió el oficio.

Desde pequeño mostró afición a la maquinaria. Trabajó desde joven en casa Bozal, de Caparroso; en los Talleres de Múgica y Arellano y Cía., de Pamplona y arreglando maquinaria agrícola por los pueblos.

Con 19 años, ingresó en la Azucarera de Marcilla, cercana a Caparroso, como mecánico, donde fue conocido por sus ideas progresistas y radicales. Participó en la huelga de las azucareras del valle del Ebro, en noviembre de 1920, siendo detenido cuando arengaba a sus compañeros de Marcilla, remarcando la necesidad de seguir la huelga del sector, en línea con las consignas del Sindicato Único.

Despedido de la Azucarera, se formó como perito mecánico en la Institución Cervera, de Valencia, un centro de formación por correspondencia especializado en oficios técnicos. Hasta entonces sólo había podido acudir a la escuela nacional nocturna después de las horas de trabajo.

Logró colocarse en una compañía de transportes marítimos de Las Palmas., en la que trabajó hasta 1924.

Si bien en 1.923 le tocaba ir al servicio militar, teniendo en cuenta que su hermano Tomás lo estaba cumpliendo en África y que eran huérfanos, fue llamado a filas el año siguiente.

Fue destinado como mecánico ajustador al Undécimo Regimiento de Artillería Ligera, de guarnición en Burgos.

Poco después fueron convocadas unas plazas de mecánico en el arma de Aviación. Rada se presentó y sacó el número uno en Getafe.

Terminando el año 1924 fue destinado a la base de Mar Chica (Melilla). Allí conoció al aviador Ramón Franco, sobre quien tuvo siempre gran influencia.



La Mar Chica (laguna de Nador, Sebkha Bou Areg), en el Rif, Marruecos

Desde entonces, su vida estuvo ligada a la del hermano "*oveja negra*" de los Franco.

Franco escogió a Rada como mecánico para acompañarle en el vuelo del *Plus Ultra* ya que, según sus propias declaraciones, tenía confianza ciega en él, salud fuerte, inteligencia, peso reducido, desinterés, sacrificio, arrojo hasta la temeridad y era hombre de pocas palabras.

Antes del vuelo, Rada había sido marginado por no ser oficial del Ejército; pero después del exitoso viaje, la prensa reconoció la importancia de su función.

Desde toda Navarra llegaron telegramas y tanto Rada como Ruiz de Alda fueron homenajeados.



7 de mayo de 1926: Comunidad vasca en Zaragoza. Homenaje a Pablo Rada

El 8 de abril de 1926 se nombró a Rada hijo adoptivo de Pamplona. En su pueblo natal, Caparroso se realizaron festejos populares y se abrió una suscripción para comprar y regalarle la casa en que había nacido.

El genio y la creatividad popular dieron origen a varias coplas de jota.

Entre ellas:

“Franco llevaba el volante,
Ruiz de Alda lo guiaba
Y al compás de los motores
Rada la jota cantaba”.

“Todos los pueblos navarros
pueden estar orgullosos,
pero más pueden estarlo
los de Estella y Caparroso”

“Treinta días en el agua,
parecían cabezones,
al final se levantaron
porque tenían cojones”.

(cabezones llaman en Estella a los renacuajos)

Los mozos de Caparroso entonaban un estribillo recordando el episodio ocurrido en Río de Janeiro. Al amarar, tras el vuelo de prueba de una hélice que se cambiara, el motor posterior comenzó a arder, causando quemaduras a Rada quien apagó un principio de incendio con

sus ropas, sin importarle el riesgo del fuego ni la emisión de gases.. Decían:

"Si no es por la tripa de Rada se quema el avión. ¡Chin pón!"

Tras regresar a España, Rada contrajo matrimonio con María Luque y Lapuerta –como él, originaria de Caparroso (Navarra)- el 27 de diciembre de 1926, en el santuario de Corazón de María, de Madrid, siendo apadrinados por Ramón Franco y la señora de Garcés, hermana de Rada. La boda fue oficiada por el capellán castrense del regimiento de Ferrocarriles, D. Juan Baquero.

El matrimonio tuvo dos hijos: Pablo y María Delia. Ambos quedaron bajo custodia materna, tras la demanda de divorcio presentada por María en 1932, en la que Pablo Rada fue declarado en rebeldía.

Rada se separó del ejército y participó en otros vuelos, algunos de los cuales fracasaron, entre ellos, el del *Dornier 16 Numancia*, que se frustrara en junio de 1928

A finales de 1930, Franco y Rada se mostraron abiertamente en oposición a la "*dictablanda*" de Dámaso Berenguer, siendo encarcelado Franco. El 24 de noviembre de ese año Rada, junto con sus hermanos Tomás y Saturnino y otros (el suegro y un cuñado de Franco), le ayudaron a escapar de la cárcel. En el mes de diciembre todos ellos se involucraron en la conspiración republicana de Cuatro Vientos.

Rada iba a acompañar a Franco en el vuelo proyectado para bombardear el Palacio Real, que no se llevó a cabo. El 15 de diciembre

huyeron hacia Portugal. No se quedaron allí, y utilizando 2.000 pesetas que Francisco Franco hiciera llegar a su hermano Ramón., el 26 de diciembre llegaban a Amberes (Bélgica) utilizando sus pasaportes uruguayos, ya que se les había concedido dicha nacionalidad en ocasión de su viaje con el *Plus Ultra*.



Aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid, año 1935)

Se pusieron en contacto con la oposición española en Francia y Bélgica, especialmente con el líder catalán Francesc Maciá i Llussà y los anarcosindicalistas.

Proclamada la República, volvieron a España, participando activamente en la vida política del momento.

La influencia de Rada sobre Ramón Franco era tan manifiesta que Ángel Galarza, nuevo director general de Seguridad, planeó acabar con ella ofreciendo al primero un empleo en el extranjero. Rada declinó el ofrecimiento, participando en las elecciones a Cortes Constituyentes de julio de 1931.

Francesc Maciá i Llussà

Ramón Franco, secundado por Rada, apoyó la candidatura republicana revolucionaria más extrema. Según se dijo en la época, a nivel ministerial, durante la campaña electoral en Andalucía, Rada convirtió la base aérea de Tablada (Sevilla) en un centro electoral revolucionario.

Fue encarcelado y alojado en el penal del Puerto de Santa María, de donde logró escapar.

Durante la Guerra Civil, Rada estuvo vinculado a la República –el bando gubernamental- como oficial; residiendo bastante tiempo en Francia.

Al finalizar la guerra emigró con sus hermanos Saturnino y José a Colombia, de donde pasó a Venezuela, país donde se encontraría mas tarde con otro hermano Tomás, que fuera oficial de milicias de la República.

Tras treinta años de exilio, con franco deterioro en la salud, habiendo sufrido varias intervenciones quirúrgicas de importancia, en 1969 decidió regresar a España, haciéndolo el 17 de febrero de dicho año, como comandante.

Fue criticado por quienes lo asimilaban con el "*demonio*" que llevara por "*mal camino*" al comandante Ramón Franco. Pese a ello, Francisco Franco, dos días mas tarde, el 19 de febrero, aprobó su ingreso en el sanatorio de la Armada, de los Molinos (Madrid), donde falleció el 18 de mayo de 1969 a causa de un colapso cardiaco debido al agravamiento de la enfermedad que padecía.

Sus restos fueron inhumados en el panteón de la Armada del cementerio de Los Molinos, tras las honras fúnebres, celebradas en la capilla del sanatorio, con la asistencia de su hermano Tomás, sus hijos Pablo y María Delia y sus respectivas parejas, el coronel médico del sanatorio en representación de la Armada y un capitán de Aviación por el Ejército del Aire.

Pablo Rada recibió las siguientes distinciones:

- Dos medallas conseguidas en África por méritos de guerra,

- Cruz de Calatrava,

- Medalla Aérea,

-Cruz Militar de La Habana,

-Cruz al Mérito Naval y

-Medalla de Oro del Trabajo.

-Hijo adoptivo de Pamplona, por resolución del 8 e abril de 1926.

Las ciudades de Huelva, Burgos, Las Palmas de Gran Canaria, Palos de la Frontera (Cádiz) y Caparroso (Navarra) han dado el nombre de Pablo Rada a calles de sus respectivas demarcaciones, en memoria del mecánico aviador.

En Caparroso, el 20 de abril de 2001 los vecinos le rindieron homenaje, en el que participó su hija, Delia Rada Luqui, encargada de descubrir un monumento que quedó instalado en un paseo de la localidad que desde entonces lleva el nombre del ilustre aviador.

A Ruiz de Alda –también navarro- y Rada también los recuerda una placa colocada en el aeropuerto de Noáin (Pamplona).

La medalla de oro *"Plus Ultra"*

Poco después del histórico vuelo, por Real Decreto de 3 de abril de 1926 se creó, con carácter civil y universal, la medalla de oro "*Plus Ultra*", para reconocer y proclamar por medio de alto galardón los grandes servicios a la Humanidad de los seres excepcionales que por sus iniciativas, por su ciencia, por su virtud superen el límite de los extraordinarios méritos de carácter nacional es modo de estimular y premiar a los que por ello puedan considerarse ciudadanos universales.

En el anverso de la misma figura el mundo entre las columnas de Hércules y pendiente de estas el lema "*Non Plus Ultra*", del cual un león aparece arrancando con su zarpa el *"Non"*, según la genial idea del escultor Antonio Susillo. Encima de esta alegoría se muestra la palabra "*España*" y debajo la fecha: *1926*.

En el reverso de la medalla está el escudo de España. Como remate ostenta la insignia de la Corona Real.

La medalla de oro "*Plus Ultra*" se concedía a propuesta del Jefe del Gobierno, previo informe del Consejo de Estado; debiendo someterse a la aprobación de las Cortes el día que estas funcionaran o, en su defecto, a la del Consejo de Ministros.

Solo fue otorgada en cinco ocasiones.

La primera que se concediera fue la otorgada al comandante de infantería, oficial aviador, Ramón Franco Bahamonde, el 12 de abril de 1926 (*Gaceta de Madrid* de 14 de abril de 1926).

Las otras cuatro se concedieron al español Santiago Ramón y Cajal (23 de abril de 1926), al estadounidense Carlos A. Lindberg (1 de junio de 1927); al italiano Guillermo Marconi (17 de julio de 1928) y al noruego Roald Amundsen (17 de julio de 1928).

Nuevo vuelo conmemorativo, en el 75º aniversario

El 10 de febrero de 2001, reviviendo aquella legendaria hazaña del *Plus Ultra* que comandara Ramón Franco, llegaba a Buenos Aires una nueva representación del Ejército del Aire de España, haciéndolo a bordo del hidroavión *Canadair CL-215T*, matrícula 43 21, también denominado *Plus Ultra* que aterrizó a las 12.30 hs. –coincidiendo en el horario con la llegada de 1926- en el Aeroparque metropolitano Jorge Newbery, dla capital argentina.



La nave, integrante del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, pintada con los colores de la enseña española, fue recibida por los entonces jefe de la

Fuerza Aérea, brigadier general Walter Barbero; el secretario de asuntos militares, José Lladós y el embajador de España en la Argentina, Manuel Alabart Fernández Cavada.



Canadair CL-215T, matrícula 43 21

Como ocurriera en 1926, también partió del puerto de Palos, escoltado desde España por un avión *Hércules* C-130 de la Fuerza Aérea española. habiendo estado en la República Oriental del Uruguay, antes de su arribo a Buenos Aires.

En efecto, el día 8 de febrero ingresaba al espacio aéreo uruguayo, procedente de Río de Janeiro, siendo escoltada por una formación de aviones de la Fuerza Aérea Uruguaya, efectuando un recorrido por toda

la costa este del Uruguay hasta el puerto de Montevideo, con sobrevuelo de la Bahía.

Allí participaron de varios actos de homenaje, partiendo el día 10 de febrero desde la Planchada Militar del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Esta nave estaba al mando del comandante Juan Carlos Clerencia, completando la tripulación los pilotos capitanes Gencar y Pérez, ambos madrileños y los mecánicos alférez Navarro (castellano, de Albacete) y subteniente Argüello (de León).

La tripulación del avión estuvo en el Complejo Museográfico Provincial "*Enrique Udaondo*" de Luján, provincia de Buenos Aires, viendo al *Plus Ultra* original y uno de sus comentarios reflejados en las revistas especializadas fue el que estaba para volver a volar. La mejor alabanza en favor de los participantes de la restauración

Como fuera dicho, *Plus Ultra*, significa en latín *"Más allá"* y es la divisa de las columnas que flanquean el escudo nacional de España y, con esta nueva hazaña, los tripulantes del nuevo *Plus Ultra*, volvieron a traer a estas tierras toda la gloria de España.

El 43 Grupo de Fuerzas Aéreas es una Unidad del Ejército del Aire de España cuya misión principal, según el Acuerdo de Colaboración entre el Ministerio de Defensa de España y el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, es colaborar con la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal en la extinción de incendios

forestales. Como misión secundaria tiene la de dar apoyo a las misiones del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) del Ejército del Aire.

La Unidad se despliega en siete destacamentos (Santiago de Compostela, Talavera la Real, Salamanca, Zaragoza, Albacete, Málaga y Pollença), además de mantener el servicio de alarma en la Base Aérea de Torrejón (Madrid)..

Cabe recordar, el Aeródromo Militar de Pollensa, creado en el año 1937, base desde la que partiera el hidroavión *Cant-Z-506*, en el que perdiera la vida el TCnel Ramón Franco, es ahora una de las bases de despliegue de los aviones *CL-215 Canadair* del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas.

Bibliografía y material consultado:

- *De Palos al Plata* - Comandante de Aviación don Ramón Franco Bahamonde y capitán de Artillería Julio Ruiz de Alda y Miguélez (Madrid-Espasa Calpe, 1936)

- *ABC*, periódico – Madrid

- *La Vanguardia*, periódico -Barcelona

- *A Manha*, periódico-Río de Janeiro, Brasil (1926)

- *La Nación*, periódico –Buenos Aires (1926)

- *Caras y Caretas*, revista – Buenos Aires. Colecciones años 1926 y 1927

- *La Época*, periódico (Madrid)

- *El Correo de Andalucía*, periódico (Sevilla)

- *Heraldo de Madrid*, periódico

- *Diario de Las Palmas*, periódico –Las Palmas de Gran Canaria

- *Aeroplano*, revista nros. 2 (oct. 1982); 23 (año 2005); 29 (año 2011, Centenario de la Aviación Militar española); 31 (año 2013).

- *MACH.82* (Órgano oficial del SEPLA [Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas]) nro. 99, de marzo/mayo 1999

- Real Decreto de creación de la Medalla de Oro "*Plus Ultra*", de 3 de abril de 1926 (*Gaceta de Madrid*, 4 de abril).

- Real Decreto de modificación de creación de la Medalla de Oro "*Plus Ultra*", de 3 de abril de 1926 (*Gaceta de Madrid*,, 10 de abril).

- Real Decreto de concesión de la Medalla de Oro "*Plus Ultra*", a Ramón Franco Bahamonde de 12 de abril de 1926 (*Gaceta de Madrid*, 14 de abril).

- Real Decreto de concesión de la Medalla de Oro "*Plus Ultra*", a Santiago Ramón y Cajal de 23 de abril de 1926 (*Gaceta de Madrid,* 24 de abril).

- Real Decreto de concesión de la Medalla de Oro "*Plus Ultra*", a Carlos A. Lindbergh de 1 de junio de 1927 (*Gaceta de Madrid,* 2 de junio).

- Real Decreto de concesión de la Medalla de Oro "*Plus Ultra*", a Guillermo Marconi de 17 de julio de 1928 (*Gaceta de Madrid,* 18 julio).

- Real Decreto de concesión de la Medalla de Oro "*Plus Ultra*", a Roald Amundsen de 17 de julio de 1928 (*Gaceta de Madrid,* 18 julio).

- *Obra Completa, Julio Ruiz de Alda*, Barcelona, 1939.

- Who's Who in Latin America: Part V, Argentina, Paraguay and Uruguay, Stanford University Press, Stanford (California, EE.UU.), 1950

Dossier de Prensa

La Correspondencia MILITAR

Cinco ediciones diarias

CONDICIONES DE SUSCRIPCIÓN

OFICINAS
Pasaje de la Alhambra, 1, entresuelo

EL "RAID" AEREO ESPAÑA-BUENOS AIRES

Nuestros aviadores, después de hacer breve escala en Fernando de Noronha, han llegado a Pernambuco

La etapa central del "raid" ha constituído un éxito mundial y verdadera página de gloria de la Aviación española.-Emocionantes detalles de la llegada a Noronha.-La ansiedad y expectación de toda España.-Amplios informes oficiales y de nuestros diversos servicios

DESDE MI SEMAFORO

¡España!

La emoción de la noche del sábado

UN HOMENAJE AL EJERCITO



EL ACTO MILITAR DE BARCELONA

"La Correspondencia Militar" – Madrid, 1 de febrero de 1926 de 1926

A Manhã

O aviador hespanhol adiou para amanhã a partida de Recife

Reabriu-se, hontem, com a pompa do costume, o Parlamento Inglez

Porque, ainda enfermo, deixou de comparecer o Principe de Galles

A "fala do throno" abordou, desta vez, os problemas vitaes da industria e da agricultura

O DIREITO DA IMPRENSA

TACNA - ARICA

Uma conspiração contra os soviets

A politica interna do Reich

Entre os dois, Themis balança...

Não se reuniram e já estão discutindo...

O anniversario do ex-Kaiser

A Conferencia Preliminar do Desarmamento

AZAS DE HESPANHA

Os bravos «recordmen» do vôo transoceanico recebem as mais expressivas congratulações do mundo civilizado

Uma esquadrilha de hydro-aviões nacionaes irá aguardar a chegada do «Plus Ultra»

"A Manha" – Río de Janeiro, 3 de febrero de 1926

A Manhã

"Plus Ultra", á hora de circularmos, já terá partido do Recife

AZAS DE HESPANHA

Vibrando isochrono, o povo desta capital receberá hoje nos seus braços os intimoratos aviadores hespanhoes

A Conferencia Preliminar de Desarmamento

O marechal Petain segue para Marrocos

Calorosos debates no Parlamento Inglez

A politica agraria da Inglaterra

O ESCANDALO DE BUDAPESTE

O homem-Aranha... A terra-teia...

Complica-se a vida da Liga das Nações

O PROBLEMA DA ENTRADA DA ALLEMANHA

Os Soviets trabalham

"A Manha" – Río de Janeiro, 4 de febrero de 1926

A Manhã

lus Ultra" na penultima etapa do seu feito her

AZAS DE HESPANHA

O Rio, num enthusiasmo indescriptivel, cobre de applausos em D. Ramon, a coragem e o impeto de uma raça forte -- O que foi o vôo magnifico Recife-Rio, coberto em 12 horas e 37 minutos

DE RECIFE AO RIO

MUTILADO

"*A Manha*" – Río de Janeiro, 5 de febrero de 1926

A Manhã

Franco voará hoje ás 9,30 sobre o Rio, lançando uma mensagem ao povo

AZAS DE HESPANHA

A estada do «Plus Ultra» no Rio vae sendo uma serie ininterrupta de demonstrações de carinho, de enthusiasmo e de admiração pelos seus bravos tripulantes — O dia de hontem.

"A Manha" – Río de Janeiro, 5 de febrero de 1926

El sensacional vuelo España - Argentina

CARAS Y CARETAS presenta gráficamente todas las etapas de la magna hazaña. Los mejores artistas dibujantes y fotógrafos de esta empresa periodística pusieron todos sus conocimientos técnicos para reconstruir, etapa por etapa, el grandioso raid de Franco y sus valientes camaradas.



SALIDA DE PALOS DE MOGUER
22 de enero, a las 7.45

El "Plus Vltra", perdiéndose entre las sombras, da principio a la conquista de una nueva ruta, después de haber sido velado por el pueblo con el mismo quijotesco celo con que hace cuatro siglos el entusiasmo y la fe de la raza custodió las carabelas.

"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 6 de febrero de 1926



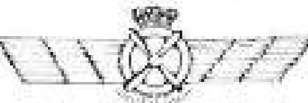
"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 6 de febrero de 1926

LLEGADA A PORTO PRAIA

26 de enero, a las 18 horas y 10 minutos, después de haber recorrido 1.700 kilómetros.

Cuando las primeras sombras de la noche lentamente se extienden sobre la inmensidad del mar, el ronco estruendo del motor que anima el ave mecánica, extremece de júbilo a los habitantes de las solitarias islas y pone en los tripulantes de una de las naves españolas que celosas vigilan el vuelo, una sonrisa de orgullo en cada rostro y un grito de triunfo en cada pecho.

"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 6 de febrero de 1926

Otra primicia  **fotográfica**

Inédita y única fotografía del comandante Franco, posando para CARAS Y CARETAS, en los primeros días del mes de enero.

"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 6 de febrero de 1926

CARAS Y CARETAS

El homenaje a Franco

[illegible]

Ingeniero Víctor Valdani, presidente del Círculo Italiano.

Cav. A. Guidi Buffarini, presidente de la Federación de Sociedades Italianas.

Señor Oreste Liberti, presidente de la "Mutualitá e Istruzione".

Señor Francisco García Olano, presidente del Centro Gallego.

Señor Félix de Ortiz y San Pelayo, presidente de la Asociación Patriótica Española.

Señor Tirso Lorenzo, presidente de la "Casa de Galicia".

Señor Manuel Murias Navia, presidente de la Asociación de Socorros Mutuos de Buenos Aires.

Doctor Fermín Calzada, presidente del Club Español.

Señor Benigno Rodríguez, presidente del Hogar Gallego.

"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 6 de febrero de 1926

En el homenaje a Franco tras su llegada a Buenos Aires, los presidentes de varias sociedades representativas de las colectividades italiana y española: Ing. Víctor Valdani (Círculo Italiano); Com. Arsenio Guidi Buffarini (Federación de Sociedades Italianas); Oreste Liberti (Mutualitá e Istruzione); Francisco García Olano (Centro Gallego); Félix de Ortiz y San Pelayo (Asociación Patriótica Española); Tirso Lorenzo (Casa de Galicia); Manual Murias Navia (Asociación Española de Socorros Mutuos de Buenos Aires); Dr. Fermín Calzada (Club Español) y Benigno Rodríguez (Hogar Gallego)

A Manhã

O "Plus Ultra", pairou hontem, sobre a cidade, em saudação ao Brasil

AZAS DE HESPANHA

Enquanto aguardam o dia de completar o seu feito heroico, os tripulantes do "Plus Ultra" recebem as demonstrações de carinho do nosso povo

POLITICA SOVIETISTA

O optimismo inglez

"A Manha" – Río de Janeiro, 7 de febrero de 1926

PAGINA 2 — LA CONSTANCIA — 7 DE FEBRERO

El martes por la mañana saldrá el "Plus Ultra" de Río Janeiro

Llegará a Montevideo al anochecer y al día siguiente saldrá para Buenos Aires.-Los obreros españoles regalarán un martillo de oro al mecánico Rada.-Otras noticias de interés.

INFORMACION GENERAL

Tres oficiales de aviación anuncian un "raid" en hidroavión a Filipinas

El capitán Martínez Aragón ha sido condenado por el Supremo.-Varias noticias de provincias

Barcelona

Un accidente de aviación. Sesión de la Diputación. Una causa importante.

"La Constancia" – San Sebastián, 7 de febrero de 1926

Caras y Caretas
Ramón Franco
Héroe del espacio

"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 13 de febrero de 1926

CARAS Y CARETAS

PALOS DE MOGUER

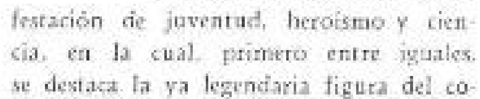
RIO DE JANEIRO

Franco - Alda - Durán - Rada


FRANCO


RUIZ DE ALDA


UENAN aún en los oídos y repercuten en los corazones de los héroes las aclamaciones estruendosas con que Río de Janeiro recibió a los jóvenes héroes del "*Plus Ultra*". Hermosa manifestación de juventud, heroísmo y ciencia, en la cual, primero entre iguales, se destaca la ya legendaria figura del comandante Ramón Franco. Con la exactitud del aparato científico mejor ajustado, el vuelo del "*Plus Ultra*" se desarrolló desde el principio en forma irreprochable, sin que en momento alguno fallasen la serenidad ni la pericia. ¡Y qué itinerario tan maravillosamente evocador de historia! En su primera etapa voló el "*Plus Ultra*" sobre los mismos mares que las carabelas de Colón cortaron con sus elegantes proras; y luego, las rutas de los grandes continuadores de la obra del Almirante, que hacia el oeste y sur navegaron en busca de estrellas nuevas, como dijo el poeta. Momento inolvidable de emoción aquel en que los fascinados ojos de las muchedumbres innumerables descubrieron, como pequeño punto en el horizonte, el hidroplano de Franco; punto que fué creciendo, creciendo, a medida que de los pechos anhelantes iba brotando el grito inmenso, inacabable, de entusiasmo y de admiración! Lo que en los primeros momentos pudo parecer aventura heroica pero destinada al fracaso lamentable si no trágico, era en realidad, un hecho, una verdad. Todo Río de Janeiro miraba el cielo, como para ponerlo testigo del milagro. Fueron momentos de aquellos que los hombres afortunados no viven sino una vez en la vida.... En la vibraciones de su cariñoso entusiasmo habrán percibido bien Franco y sus compañeros, cómo aquel pueblo se sintió orgulloso de tenerles en su seno. Las banderas que flameaban al viento, los solemnes agasajos oficiales, las músicas y las iluminaciones, no fueron sino pálida exteriorización del intenso júbilo popular. Ese es el tributo del corazón que Río de Janeiro rindió a cada instante a Franco, tributo no solamente de admiración y de entusiasmo, sino también de aquel cariño maternal que las grandes ciudades de la historia tuvieron siempre para sus héroes.

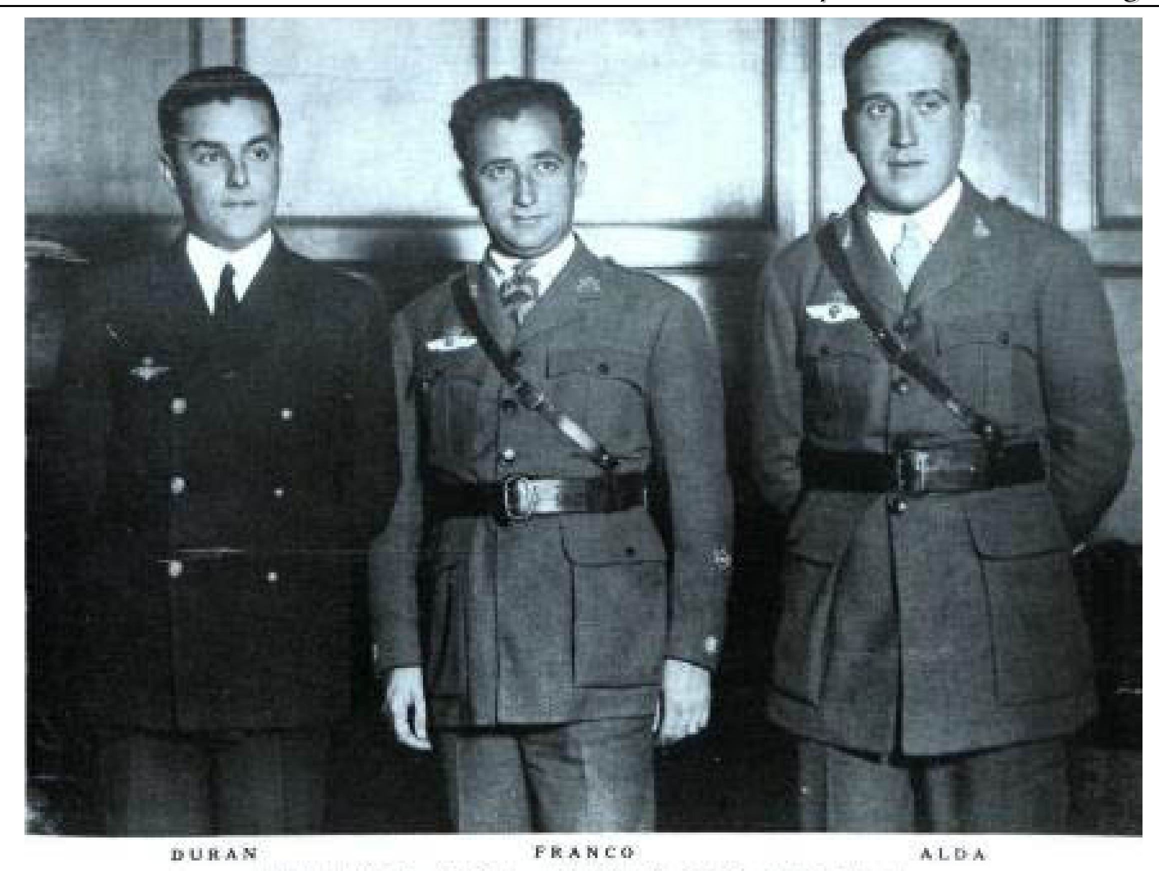



DURAN


RADA



"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 13 de febrero de 1926

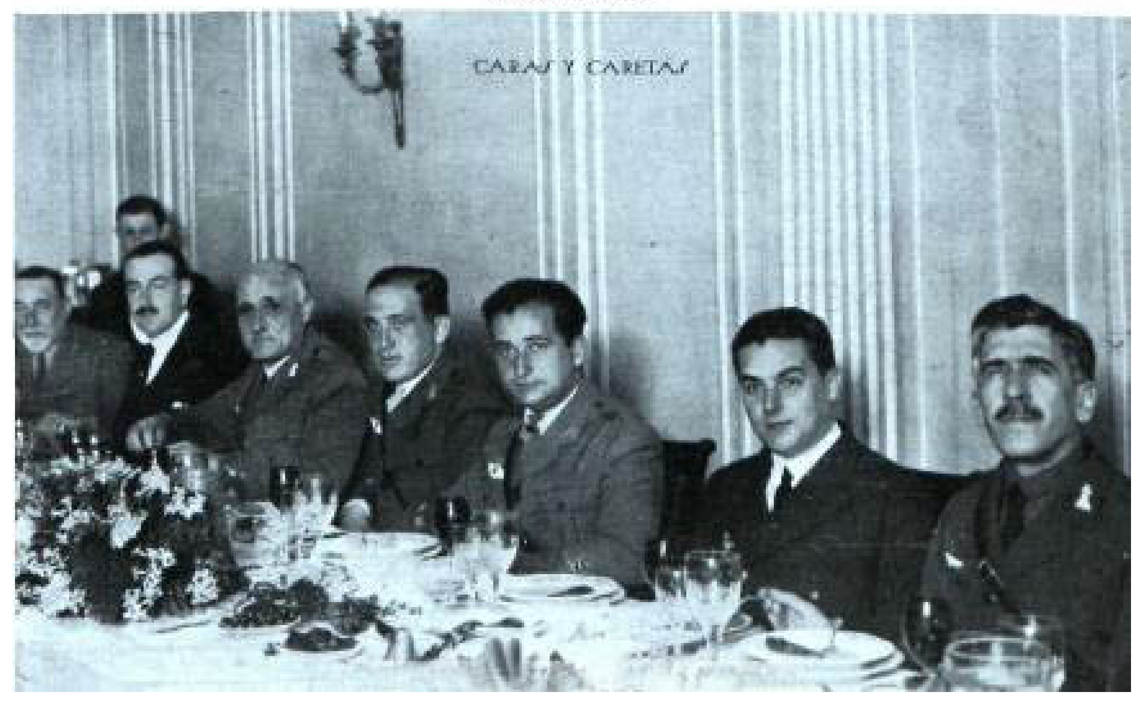


DURAN FRANCO ALDA

EN POSE PARA "CARAS Y CARETAS"

Primicias fotográficas para "Caras y Caretas"

Banquete de despedida ofrecido por el Real Aero Club, de Madrid, a los héroes de la proeza que ha llamado la atención del mundo.



"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 13 de febrero de 1926
Fotos tomadas en Madrid, antes del *raid*. Banquete despedida en el Real Aeroclub

FRANCISCO FRANCO & RAMÓN FRANCO

El más joven de los generales del ejército español, ascendido a ese grado por méritos de guerra, teniendo 34 años de edad.

El famoso aviador que con su vuelo ha alcanzado notoriedad universal y quien a los 30 años ostenta el grado de comandante.

Sin otros comentarios de nuestra parte, transcribimos el texto que se grabará en la lápida que los ferrolanos colocarán en la casa natal de los hermanos Franco, en homenaje a su brillante acción y patriotismo:

"En esta casa nacieron los hermanos Francisco y Ramón Franco, valientes militares que al frente del tercio de África y cruzando el Atlántico en el hidroavión "Plus Ultra" realizaron brillantes hazañas, que constituyen gloriosas páginas en la historia nacional.

"El Ferrol se honra de tan esclarecidos hijos y les dedica este homenaje de admiración y cariño."

El comandante Franco oyendo los informes que de una incursión [illegible] campo enemigo [illegible] pitán Rubio, ante el general Morato, nuevo jefe de la vanguardia de la zona oriental de Marruecos.

"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 13 de febrero de 1926

CARAS Y CARETAS

FERROL

Plaza de Armas

La ciudad gallega, cuna de los hermanos Franco, exorna su acervo histórico con el romanticismo viril del aviador que, en un vuelo magistral, ha traído a América el saludo de la Madre Patria.

"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 13 de febrero de 1926

ACTUALIDADES

1

2

4

MADRID. CELEBRACION DEL VIAJE DEL "PLUS ULTRA"

1, LA ACTRIZ LOLA MEMBRIVES (X), CON LAS REPRESENTACIONES DIPLOMATICAS QUE FIGURARON EN LA GRANDIOSA MANIFESTACION POPULAR CELEBRADA EL JUEVES ULTIMO, AL PIE DEL MONUMENTO A COLON. 2, CORONA QUE OFRENDO EL AERO CLUB. 3, EL EMBAJADOR DE LA ARGENTINA, SR. ESTRADA (X), PRONUNCIANDO UN DISCURSO, QUE FUE APLAUDIDISIMO. 4, ASPECTO DE LA PLAZA DE COLON DURANTE LA SOLEMNE CEREMONIA DE CONFRATERNIZACION HISPANOAMERICANA. (FOTOS DUQUE Y V. MURO)

"ABC" – Madrid, 14 de febrero de 1926

CARAS Y CARETAS



EL COMANDANTE FRANCO, EL CAPITÁN RUIZ DE ALDA, EL TENIENTE DURAND, Y EL MECÁNICO RADA, ATENDIENDO LAS MANIOBRAS DE AMARRE FRENTE A RÍO DE



EN RÍO DE JANEIRO

JANEIRO, MIENTRAS EL RUIDO ENSORDECEDOR DE SIRENAS Y PITOS SALUDA LA LLEGADA DE LOS BRAVOS REPRESENTANTES DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA.



NO BIEN SE DETUVIERON LAS HÉLICES DEL "PLVS VLTRA", UNA AVALANCHA DE EMBARCACIONES RODEÓ AL AVIÓN, Y UNA MULTITUD FRENÉTICA GRITABA EN EL PAROXISMO DEL ENTUSIASMO EL NOMBRE DEL JEFE: ¡FRANCO, FRANCO!

"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 20 de febrero de 1926

CARAS Y CARETAS



EN LA LEGACION DE ESPAÑA, LOS HEROICOS AVIADORES FUERON RECIBIDOS SOLEMNEMENTE. SE HALLAN: EL COMANDANTE FRANCO, LA AVIADORA BRASILEÑA, SEÑORITA PINHEIRO MACHADO, EL MINISTRO DE ESPAÑA, EL AYUDANTE DE CAMPO, EL SECRETARIO DE LA LEGACION Y OTRAS PERSONALIDADES BRASILEÑAS.



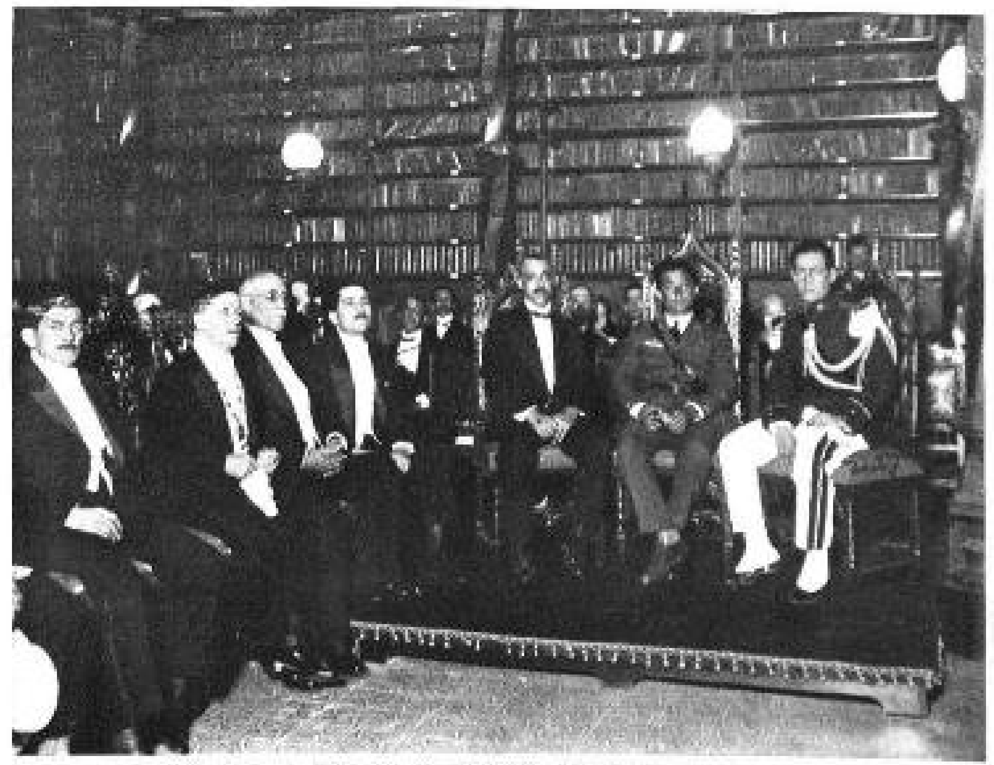
FOTOGRAFIA OBTENIDA EN LA NAVE PRINCIPAL DE LA IGLESIA DE LA CRUZ DE LOS MILITARES, DURANTE LA MISA DE ACCION DE GRACIAS, OFICIADA EN HONOR DE LOS INTREPIDOS PILOTOS

"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 20 de febrero de 1926
Recepción en la Legación de España y misa, en Buenos Aires

CARAS Y CARETAS



LA VISPERA DE LA PARTIDA DE RIO, EL COMANDANTE FRANCO FUE RECIBIDO EN LA EMBAJADA ARGENTINA POR EL EMBAJADOR, DOCTOR MORA Y ARAUJO Y SEÑORA. ANTE EL PEDIDO DE LA CONCURRENCIA, EL HEROE FIRMO GALANTEMENTE NUMEROSOS AUTOGRAFOS.



RECEPCION LLEVADA A CABO EN EL GABINETE PORTUGUES DE LECTURA. BRILLANTE FIESTA SOCIAL OFRECIDA POR LA COLECTIVIDAD PORTUGUESA DE RIO DE JANEIRO.

"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 20 de febrero de 1926
Actividades en Río de Janeiro

CARAS Y CARETAS

EL HIDROPLANO ESPAÑOL, ANTES DE ACUATIZAR EN EL PUERTO VOLÓ SOBRE LA CIUDAD DE MONTEVIDEO. LA MUCHEDUMBRE, DESBORDANTE DE GOZO Y ENTUSIASMO, LE APLAUDÍA Y AGITABA PAÑUELOS Y SOMBREROS SALUDANDO A LOS HÉROES DEL ESPAÑOL

EN MONTEVIDEO

TRAS NO POCAS DIFICULTADES, DEBIDAS A LA PRESIÓN DE LOS MILLARES DE ESPECTADORES, EL COMANDANTE FRANCO, ACOMPAÑADO POR EL AVIADOR URUGUAYO BERISSO, SUBE AL AUTOMÓVIL QUE LE CONDUCIRÁ A SU ALOJAMIENTO.

"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 20 de febrero de 1926
En Montevideo. En la foto inferior, con el
TCnel. Coronel Cesáreo L. Berisso, de la Aviación Militar uruguaya,




FRANCO DIRIGIÉNDOSE POR LA PLAZA INDEPENDENCIA HACIA LA CASA DE GOBIERNO, ENTRE COMPACTA MUCHEDUMBRE QUE LE ACLAMA SIN CESAR.



EN LA CASA DE GOBIERNO, AL LADO DEL PRESIDENTE, INGENIERO SERRATO, DESPUÉS DE HABERLE ENTREGADO EL MENSAJE AUTÓGRAFO DE S. M. EL REY DE ESPAÑA.

"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 20 de febrero de 1926
En Montevideo. En la foto superior, Franco se dirige a la Casa de Gobierno, entre el pueblo que lo aclama. En la inferior, en la Casa de Gobierno, con el presidente de la R. O. del Uruguay, Ing. José Serrato


CARAS Y CARETAS

EN BVENOS AIRES EL DIA 10 DE FEBRERO DE 1926

MAGNÍFICO E IMPONENTE ASPECTO DE LA AVENIDA COSTANERA, EN EL INSTANTE EN QUE FUÉ AVISTADO EL "PLUS ULTRA".

"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 20 de febrero de 1926
En Buenos Aires, el 10 de febrero de 1926, el pueblo espera sobre la Costanera la llegada del *Plus Ultra*

CARAS Y CARETAS

El mensaje al Rey



FRANCO EN LAS OFICINAS DEL ITALCABLE, DANDO CUENTA AL REY ALFONSO DEL CUMPLIMIENTO FELIZ DEL "RAID". MOMENTOS DESPUES RECIBIA LA CONTESTACION DEL MONARCA, JUNTO, CON EL NOMBRAMIENTO DE GENTIL-HOMBRE PARA EL Y SUS DOS COMPAÑEROS.

En la Embajada de España



LOS HEROICOS VOLADORES EN LA RECEPCION QUE LES DIO EL REPRESENTANTE DE ESPAÑA, SEÑOR DANVILA, EL MISMO DIA DEL ARRIBO, COMO TRIBUTO DE ADMIRACION Y RECONOCIMIENTO.

"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 20 de febrero de 1926
En Buenos Aires, el 10 de febrero de 1926, en la foto superior se ve a Ramón Franco en las oficinas de Italcable, manteniendo una conferencia cablegráfica con el Rey Alfonso XIII. En la inferior, aparecen Ruiz de Alda y Franco con el ministro encargado de la embajada de España en Argentina, consejero Alfonso Danvila, en la sede de la representación diplomática española.

Solemne tedeum en la catedral



LA MULTITUD ENTUSIASTA ACLAMA A FRANCO Y SUS COMPAÑEROS AL ENTRAR ESTOS EN LA CATEDRAL PARA ASISTIR AL SOLEMNE TEDEUM OFICIAL EN ACCION DE GRACIAS POR LA FELIZ TERMINACION DEL VUELO.

Festival en el teatro Avenida



LOS PILOTOS ESPAÑOLES ESCUCHANDO EL HIMNO ARGENTINO EN EL PALCO OFICIAL DURANTE LA FUNCION CELEBRADA POR LOS ARTISTAS ESPAÑOLES EN LA MENCIONADA SALA.

Fotos de Vargas, Arroyo, Bell y Saló.

En nuestro próximo número publicaremos una extensa y detallada crónica gráfica sobre los múltiples festejos de Carnaval, en la capital y en el interior de la República. Y continuaremos la información más interesante de los agasajos tributados al comandante Franco y sus compañeros.

"Caras y Caretas" – Buenos Aires, 20 de febrero de 1926
Franco asiste al solemne Tedeum celebrad en la Catedral metropolitana y a una función en el Teatro Avenida

AÉREA

REVISTA ILUSTRADA DE AERONÁUTICA
PUBLICACIÓN MENSUAL

AÑO IV	Madrid, FEBRERO 1926	NÚM. 33

[illegible]

[illegible]

"Aérea" – Madrid, febrero de 1926

Unión Ibero-Americana

ÓRGANO DE LA SOCIEDAD DEL MISMO NOMBRE

Febrero 1926 **Madrid**

Madrid.—Manifestación en la plaza de Colón el 11 de Febrero, celebrada para solemnizar el feliz término del viaje trasatlántico del «Plus Ultra», tripulado por Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada.

"Unión Iberoamericana" – Madrid, febrero de 1926

90 — 4 Abril 1926 — Gaceta de Madrid.—Núm. 94

tegoría de entrada, que debe proveerse por traslación.—Página 101.
Idem *haber sido solicitadas por los señores que se indican las Reales Cartas de sucesión en los Títulos que se mencionan.*—Página 101.
HACIENDA.—*Concediendo licencias por enfermos a los funcionarios de este Ministerio que se indican.*—Página 101.
Dirección general de Tesorería y Contabilidad.—*Autorizando a la excelentísima señora Condesa de Ripalda para rifar, con carácter benéfico, en combinación con el sorteo de la Lotería Nacional de 11 de Mayo próximo, un automóvil marca "Buick".*—Página 102.
Lotería Nacional.—*Nota de los números y poblaciones a que han correspondido los premios mayores del sorteo celebrado en el día de ayer.*—Página 102.
Dirección general de la Deuda y Clases pasivas.—*Señalamiento de pagos para la próxima semana.*—Página 103.
GOBERNACIÓN.—Dirección general de Administración.—*Nombrando a don Juan Oliver Feliu Interventor de fondos de la Diputación provincial de Baleares.*—Página 103.
Idem *Secretarios en propiedad de los Ayuntamientos que se indican a los señores que se mencionan.*—Página 103.
Anulando los nombramientos de Secretarios de los Ayuntamientos que se citan.—Página 103.
FOMENTO.—Dirección general de Obras públicas.—Conservación y reparación.—*Adjudicaciones definitivas de subastas de obras de carreteras.*—Página 103.
ANEXO ÚNICO.—SUBASTAS.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ANUNCIOS DE PREVIO PAGO.—EDICTOS.—CUADROS ESTADÍSTICOS.

PARTE OFICIAL

S. M. el Rey Don Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la Reina Doña Victoria Eugenia, S. A. R. el Príncipe de Asturias e Infantes y demás personas de la Augusta Real Familia continúan sin novedad en su importante salud.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

EXPOSICIÓN

SEÑOR: Reconocer y proclamar por medio de alto galardón los grandes servicios a la Humanidad de los seres excepcionales que por sus iniciativas, por su ciencia, por sus gallardías, por su heroísmo o por su virtud superen el límite de los extraordinarios méritos de carácter nacional es modo de estimular y premiar a los que por ello puedan considerarse ciudadanos universales.

Quisiera el Gobierno de V. M. que para los que de tal modo se distingan acordara el Rey de España la creación de una insignia que, por lo raro y contrastado de su concesión, adquiriera positivo valor mundial.

Ningún nombre acaso tan adecuado a la significación especialísima de esta nueva condecoración que el de "Plus Ultra". Estas dos palabras constituyen la clave de la civilización hispánica y el mote heroico de nuestros blasones, significan un vibrante estímulo de superación, orientan las energías dinámicas de la raza hacia su resurgimiento y tienen hoy un eco de gloria en el mundo civilizado merced a reciente proeza, que ha demostrado lo que el esfuerzo español es capaz de conseguir en los universales dominios de la inteligencia, del corazón y de la voluntad.

Son éstos, Señor, los motivos por los que el Presidente que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación y firma de V. M. el siguiente proyecto de Real decreto.

Madrid, 3 de Abril de 1926.

SEÑOR:
A L. R. P. de V. M.,
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

REAL DECRETO

A propuesta de Mi Presidente del Consejo de Ministros y de acuerdo con el mismo,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se crea con carácter civil y universal una medalla de oro denominada "Plus Ultra".

Artículo 2.º En el anverso de la misma figurará el mundo entre las columnas de Hércules y pendiente de éstas el lema "Non Plus Ultra", del cual un león aparecerá arrancando con su zarpa el "Non", según la genial idea del escultor Susillo. Encima de esta alegoría irá la palabra "España" y debajo la fecha: 1926. El reverso de la medalla lo constituirá el escudo de España. Como remate ostentará la insignia la Corona Real.

Artículo 3.º De esta medalla, que se usará pendiente del cuello por medio de un cordón trenzado rojo y oro, sólo habrá una clase y modelo.

Artículo 4.º Su concesión se hará a propuesta del Jefe del Gobierno, informada por el Consejo de Estado, y habrá de someterse a la aprobación de las Cortes el día que éstas funcionen, y, en su defecto, a la del Consejo de Ministros.

Artículo 5.º La insignia será entregada al agraciado, que otorgará el oportuno recibo, y recogida al fallecimiento de su poseedor.

Artículo 6.º Será completamente gratuita la concesión de esta medalla, quedando exenta de todos los derechos, incluso los de Timbre que rigen para las de su clase.

Dado en Palacio a tres de Abril de mil novecientos veintiséis.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA

Habiéndose padecido error en la inserción del Real decreto publicado en la GACETA DE MADRID del día 3 del mes actual, se reproduce a continuación debidamente rectificado:

REAL DECRETO

Visto el testimonio de la sentencia dictada por la Sala de lo Criminal del Tribunal Supremo, declarando no haber lugar al recurso de casación admitido de derecho en beneficio de Francisco González Borno, Manuel Giménez Pineda, Agustín González Barcia y Antonio Barcia Padilla, sentenciados a muerte por la Audiencia de Sevilla en causa por robo con homicidio:

Considerando que los Reyes de España han solemnizado siempre el día de hoy, en que la Iglesia conmemora el Augusto Misterio de la Redención del Género humano, con el perdón de algunos reos condenados a la última pena, piadosa costumbre que es muy grato a Mi Corazón seguir observando;

Vista la ley de 18 de Junio de 1870, que reguló el ejercicio de la gracia de indulto;

Oída la Sala de lo Criminal del Tribunal Supremo, y de conformidad con lo consultado por la Comisión permanente del Consejo de Estado, y conformándome con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en conmutar, en el acto de la Adoración de la Santa Cruz, la pena de muerte impuesta a Francisco González Borno, Manuel Giménez Pineda, Agustín González Barcia y Antonio Barcia Padilla, por la inmediata

"Gaceta de Madrid" – 4 de abril de 1926
Real Decreto de creación de la medalla de Oro *Plus Ultra*

Página 8.—Martes 20 de julio de 1926 LA VANGUARDIA

NOTAS DEL DIA

De las recientes inundaciones

La reventa de billetes

Comerciantes multados

Imposición de una medalla

La Agrupación obrera de U. P.

El precio de la sardina

La reventa de los despojos

Los propietarios de la calle de Balmes

Causa sobreseída

Consejo de guerra aplazado

Crimen horrible :: Un anciano por cuestiones de intereses, mata a su yerno

Proyecto de abastecimiento de aguas

El reloj de la Academia de Ciencias

Asamblea de mutualistas

Sindicato Libre de Metalúrgicos

GRAVE ACCIDENTE DE AVIACION

Resulta muerto el teniente de navío Durán, uno de los tripulantes del «Plus Ultra».

Las primeras noticias

Antes del accidente

Las maniobras aéreas

El accidente

Un rasgo abnegado

Coincidencia extraordinaria

"La Vanguardia" – Barcelona, 20 de julio de 1926
Accidente y muerte de Juan Manuel Durán González

Estampa

La mujer en el hogar de los hombres célebres

Ramón Franco y su esposa, juntos, de sobremesa, en la paz del hotelito, que es su nido...

El nido del águila

"Estampa" – Madrid, 10 de enero de 1928
Entrevista de la periodista Matilde Muñoz Barberi a Carmen Díaz Guisasola, esposa de Ramón Franco.

Estampa

Sonrío, admirando esa modestia que es seguridad maravillosa, magnífica plenitud...

—¿Cuál es el rasgo dominante en el carácter de su marido?

—La voluntad. Una voluntad firme, inquebrantable, que no sabe ceder a nada ni a nadie. A los demás les parece el carácter de mi marido excesivamente seco, brusco, retraído. Acaso tengan razón, yo no lo sé. Hay hasta quien dice que es antipático. Lo único que puedo afirmar a usted es que es imposible encontrar un hombre más bueno, ni un corazón más noble que el suyo.

Arriba, en la azotea, se apaga la voz de Franco. Las palomas regresan, en el crepúsculo, trazando un blanco círculo de alas, alrededor de la casa.

—Es «Moquito» que baja—exclama su mujer.

El aviador viene a nuestro encuentro. El mono se inquieta entre los brazos de su dueña, y quiere saltar a los hombros de su amo...

—Estate quieto, Alfonso, no seas pesado—le dice Franco benévolamente.

Pienso que, acaso, este mono sirve de mascota al aviador, y pregunto a Carmen Franco:

—¿Es supersticioso su marido de usted?

—Nada, en absoluto—afirma la esposa—; ni él ni yo lo somos. Jamás lleva mascotas ni amuletos, y nos hace mucha gracia el que se atribuya a esas cosas el éxito de un viaje...

El sol viste de reflejos los rosales. Franco los mira, y contempla luego a su mujer, largamente, sonriendo. En el rostro de ella, como en un espejo, se refleja inmediatamente la sonrisa de este hombre que la quiere sobre todas las cosas y que sabe alzar su vuelo fuerte, dominador de mundos, en la casita blanca, entre sus palomas y sus flores, para ser, como el personaje d'annunziano:

«jardinero de un pequeño jardín».

MATILDE MUÑOZ



Doña Carmen de Franco es reina de su casa y guía de todos los cuidados y trabajos del hogar...



...En tanto, y aprovechando todos los momentos que le dejan libres sus cursos de radio y su oficina del Ministerio, Ramón Franco trabaja en la azotea de su casa, preparando un nuevo y gigantesco raid. (Foto Zapata.)

"Estampa" – Madrid, 10 de enero de 1928

Entrevista de la periodista Matilde Muñoz Barberi a Carmen Díaz Guisasola, esposa de Ramón Franco

"*Fotos*" semanario gráfico Nacional Sindicalista – Madrid, 24 de junio de 1939.
Amelia Azarola, viuda de Julio Ruiz de Alday su hijo Juan Antonio, en la portada



LXXI ANIVERSARIO

JULIO RUIZ DE ALDA

AVIADOR MILITAR, TRIPULANTE DEL «PLUS ULTRA»,
FUNDADOR DE FALANGE ESPAÑOLA

FERNANDO PRIMO DE RIVERA Y SAENZ DE HEREDIA

CAPITÁN DE CABALLERÍA, MÉDICO, FALANGISTA

ENRIQUE MATORRAS PÁEZ

FALANGISTA

ASESINADOS POR LAS MILICIAS SOCIALISTAS EN
LA CÁRCEL MODELO DE MADRID

EL DÍA 24 DE AGOSTO DE 1936

La Jefatura Nacional, Consejeros y Mandos Nacionales, Jefes Territoriales, Provinciales, Comarcales y Locales y Escuadristas de Falange Española de las JONS, siguen teniéndolos PRESENTES y ruegan una oración en el LXXI Aniversario de su gloriosa muerte.

«Yo tenía un camarada entre todos el mejor....»

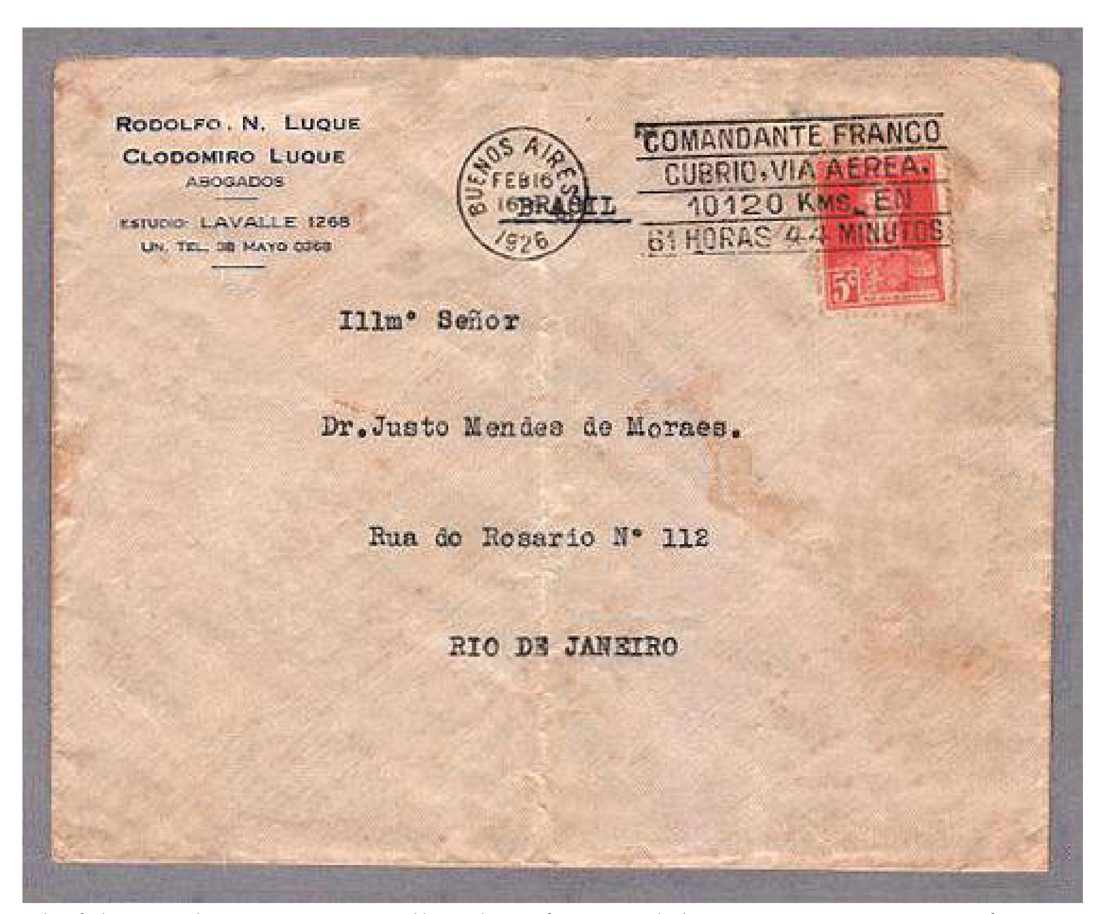
(2)

"*ABC*" – Sevilla, 24 de agosto de 2007

El Plus Ultra en la Filatelia



1926- Sello Postal para correo aéreo, emitido en España



16 de febrero de 1926- Matasellos de máquina del Correo Argentino referente al vuelo del *Plus Ultra*



1951. 10 febrero. Madrid - Buenos Aires. Marca roja "1926-10 febrero-1951 / Plus Ultra / Correo Aéreo a Buenos Aires / Madrid".
Franqueo 3,20 p. ***Tarifas*** del 1-9-49 s/ SPA. SPA = 2,30 Ptas./ 5 g. + TPE (15-5-41) 0,75 p. + DC = 0,75 p. = 3,80 p. (Tarifa insuficiente).



1951-25º Aniversario del vuelo del *Plus Ultra*



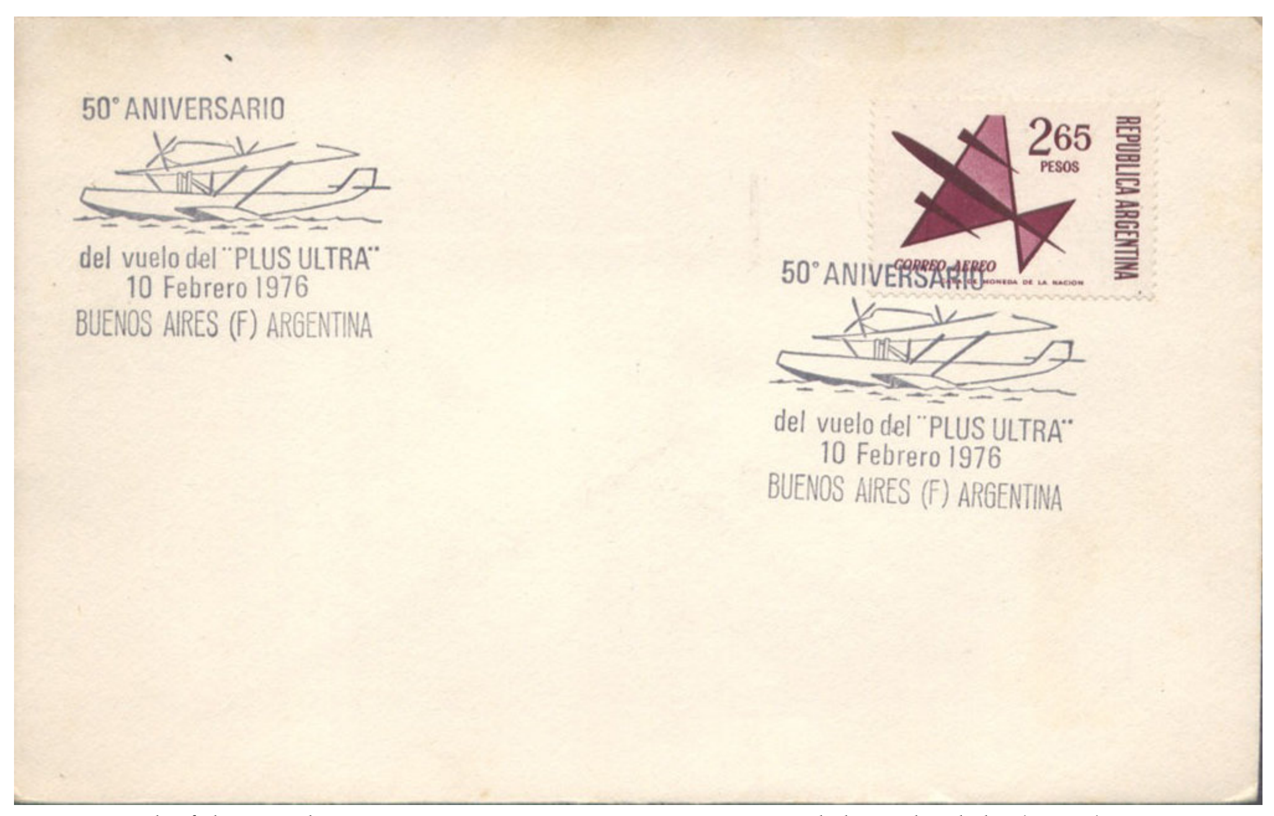
1951- 25º Aniversario del vuelo del Plus Ultra



1951- 25º Aniversario del vuelo del Plus Ultra



1961-Cincuentenario de la Aviación española



19 de febrero de 1976- Argentina: 50º aniversario del vuelo del *Plus Ultra*



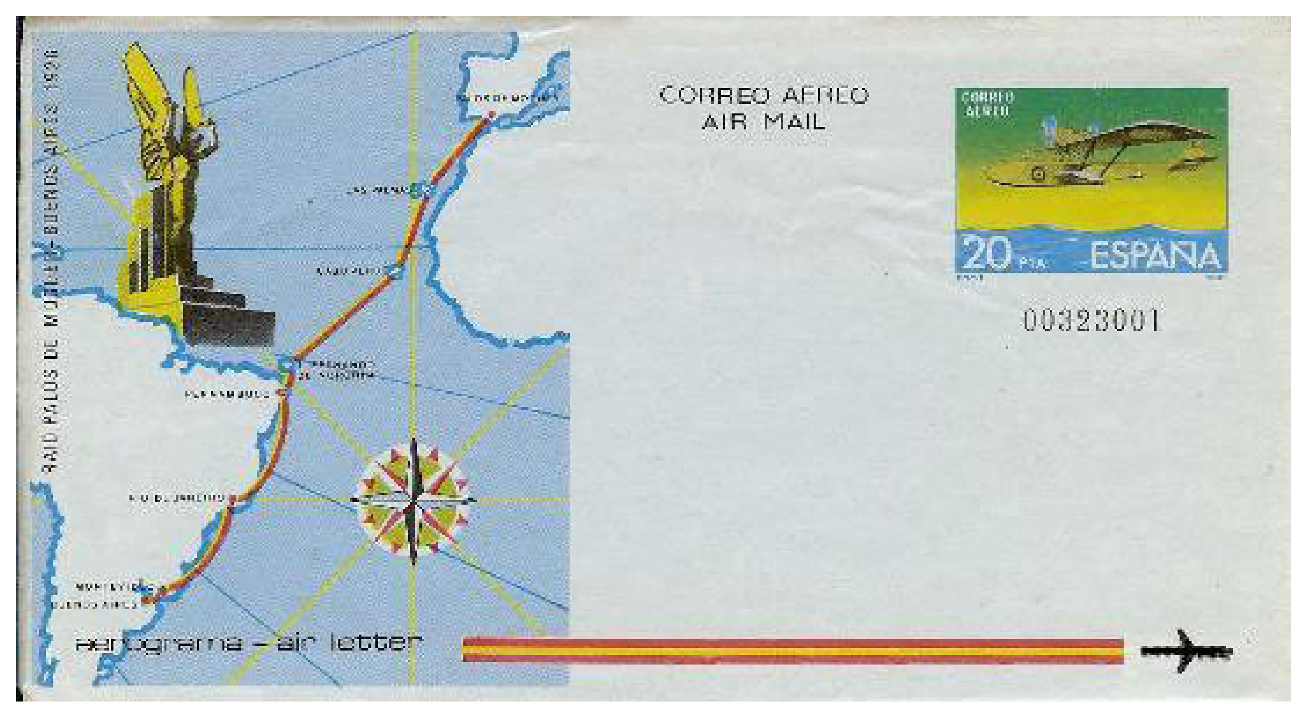
1976- R.O. del Uruguay: sello del 50º aniversario del vuelo del *Plus Ultra*



21 de abril de 1976 – Exposición aerofilatélica de Valencia.
Marca especial del 50º aniversario del vuelo del *Plus Ultra*



27 de junio de 1976 – Exposición Filatélica y Numismática de Las Palmas de Gran Canaria. Marca especial del 50º aniversario del vuelo del *Plus Ultra*



1981- Aerograma con el vuelo del plus Ultra como motivo



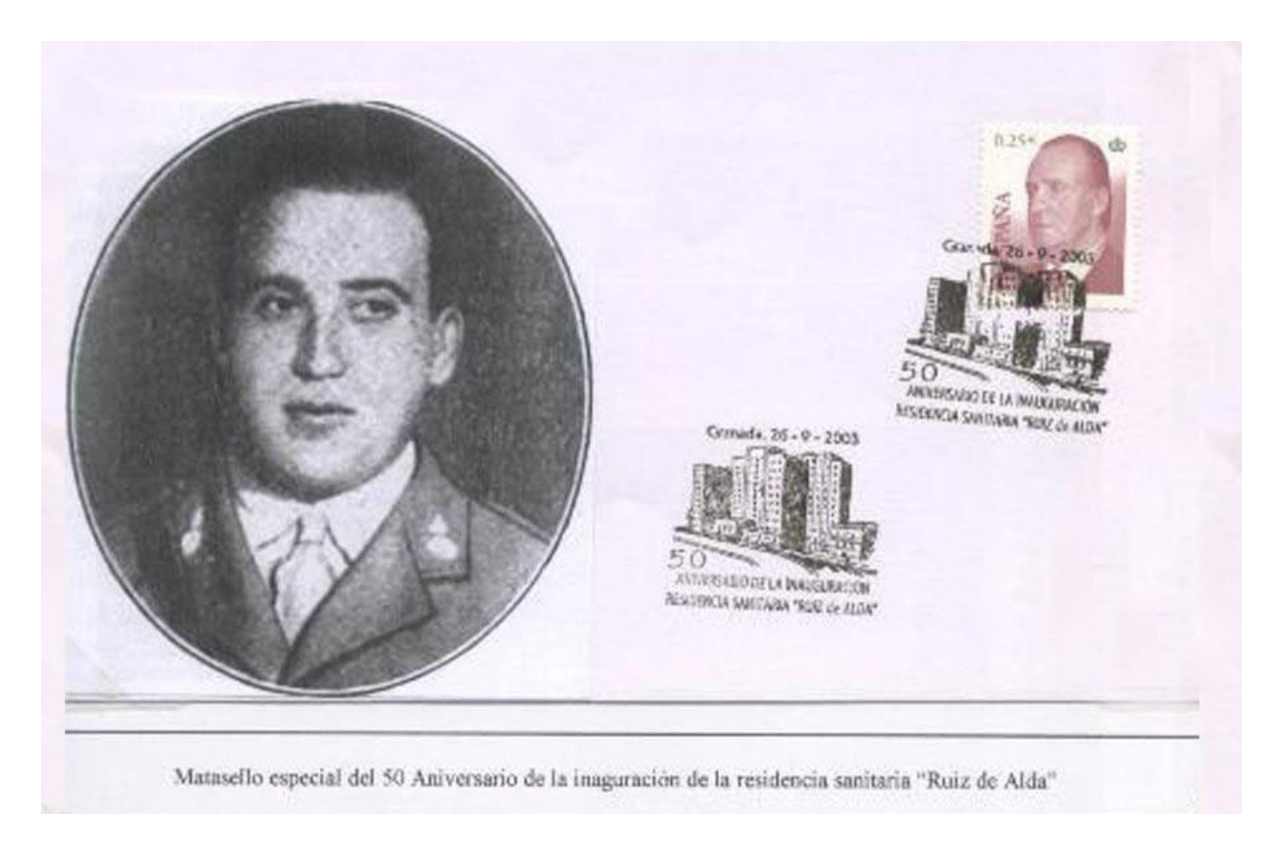
2001 –Bloque de sellos conmemorativos del 75º aniversario del vuelo del Plus Ultra



2001- Sello de 0,24€ emitido en España



21/22 de Febrero de 2005 – Exposición Filatélica Fundación El Monte (Huelva)



26 de septiembre de 2005 – Cincuentenario de la inauguración de la Residencia Sanitaria "Ruiz de Alda"

4ta. edición digital

IberInfo (Buenos Aires-Argentina)

Hecho el depósito legal a los fines de la Ley 11723

